UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'UNIFICATION

DU

DROIT MARITIME COMMERCIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 22 Avril 1912, à 3 heures

PAR

HENRI GALIBOURG

Président : M. CHAUVEAU, *professeur.*

Suffragants { MM. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, *professeur.*
CHATEL, *chargé de cours.*

ANGERS
J. SIRAUDEAU, Imprimeur-Éditeur
—
1912

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

L'UNIFICATION

DU

DROIT MARITIME COMMERCIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 22 Avril 1912, à 3 heures

ACAD.
LUGD.BAT.
RUHL.

PAR

HENRI GALIBOURG

Président : M. CHAUVEAU, *professeur.*

Suffragants { MM. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, *professeur.*
CHATEL, *chargé de cours.*

ANGERS
J. SIRAUDEAU, Imprimeur-Éditeur

1912

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549201_0008

PRÉLIMINAIRES

La fin du XIX^e^ siècle a été marquée par l'épanouissement d'un nouveau principe juridique, qui n'existait antérieurement qu'à l'état embryonnaire, si même l'on peut dire qu'il existât.

Le droit international, sous sa forme actuelle, est d'origine toute récente.

Au lieu de parler, comme on le fait souvent, d'une nouvelle branche ajoûtée à l'arbre juridique, il serait peut-être plus exact de dire que le droit tout entier a été envisagé sous un nouvel aspect.

Le droit, symbole des sociétés qu'il régit, doit être placé au premier rang des sciences d'évolution, et la conception présente est, sans doute, le début d'une des périodes, et des périodes les plus actives, dont cette évolution se compose.

Après avoir été localisé par petits groupements d'hommes, par villes, par provinces, le droit a, ensuite, courbé sous les mêmes règles des nations entières. Aujour-

d'hui, il semble disposé à entrer résolument dans la phase internationale.

Le droit international vient récemment d'attirer l'attention publique. Les Congrès de La Haye ont fait passer sur le monde l'espoir qu'une ère nouvelle allait s'ouvrir, que le droit du plus fort se verrait imposer une limite et que la paix ne risquerait plus d'être troublée à chaque instant. A côté, faisant moins de bruit, parce que captivant moins l'opinion des masses, mais accomplissant une œuvre au moins aussi utile, et peut-être plus féconde en résultats pratiques, se poursuit l'unification du droit privé maritime.

Les conflits de lois sont partout chose regrettable ; ils exposent les justiciables aux pires mésaventures, parfois à des dénis de justice et à des iniquités criantes, toujours à des incertitudes, à des pertes de temps et d'argent.

En aucune matière, ces inconvénients ne se faisaient autant sentir qu'en droit maritime. Dans nulle autre branche du commerce mondial, on avait autant besoin d'unifier les règles de droit et de les rendre communes à toutes les nations.

Plusieurs groupes d'hommes éminents par leur science juridique, leur connaissance du commerce de la mer et leur autorité personnelle, résolurent de mettre en commun leurs efforts pour doter la mer entière d'une loi unique.

Ce sont leurs travaux dans ce but que nous allons étudier. Nous nous efforcerons de montrer quelle situation malheureuse est faite au navire, balloté au milieu de la

multiplicité des lois, qui prétendent ensemble le dominer, et aux intérêts si multiples qu'il transporte avec lui.

Nous verrons les moyens employés, en vue de corriger une situation aussi déplorable, les échecs subis tout d'abord dans la réalisation de cette œuvre difficile ; mais aussi les résultats magnifiques déjà obtenus et l'espoir légitime qu'ils font naître d'une réussite complète pour l'avenir.

CHAPITRE I

I. — La mer. — Son utilité sociale et commerciale

La mer est un vaste champ de communication et d'échange offert à l'activité humaine. La civilisation la plus élevée étant celle où les échanges sont le plus intenses, la mer doit être considérée comme un des éléments les plus importants du développement des peuples civilisés.

L'histoire est là d'ailleurs pour nous l'apprendre. La barbarie, qui existe encore au centre de certains continents, n'a jamais été de longue durée sur les côtes ; et les pays les moins massifs, c'est-à-dire aux rivages les plus découpés, ont été les premiers imprégnés de civilisation.

Aujourd'hui, plus que jamais, le libre accès à la mer est une condition indispensable de la vie d'un grand peuple. Le commerce national ne se contente plus du trafic avec les marchés voisins : il lui faut les lointains débouchés vers des régions, aux besoins et aux productions différents des siens, avec lesquelles l'importation et l'exportation peuvent être assez considérables pour satisfaire son activité.

C'est ce qui explique la ruée de toutes les nations vers

la mer. Chacune veut y avoir les ports les plus grands, les mieux aménagés, c'est-à-dire les points de contact les plus parfaits avec tout le reste du monde. Il ne faut pas chercher ailleurs le goût universel pour les colonies : ce sont, avant tout, de merveilleux marchés, ouverts au trafic métropolitain.

L'importance de la mer a toujours été comprise : *Navium exercitio reipublicæ interest*, disaient les Romains, comme nous, modernes, nous nous plaisons à répéter la maxime d'origine allemande : « Un pays sans marine est un oiseau sans ailes. »

Et cette importance est aussi grande pour la puissance militaire d'une nation que pour la prospérité de son commerce. La maîtrise de la mer est le meilleur moyen pour un peuple de s'assurer la crainte et le respect de ses rivaux. La parole, attribuée à Richelieu, est toujours aussi exacte : « On ne peut, sans la mer, ni profiter de la paix, ni soutenir la guerre (1). »

Quant au négoce national, il lui faut également, pour transporter ses marchandises, des navires battant son pavillon. Le commerce, en effet, suit le pavillon. *Trade follows flag*, disent les Anglais; et ils ont su mettre à profit cette règle, en inondant les marchés du monde de leurs produits apportés par leurs navires.

(1) C'est cette thèse qui a été développée par le vicomte Melchior de Vogüé, dans son livre *Le Maître de la Mer ;* thèse, à laquelle il a su donner la vie en empruntant la forme du roman.

Pas de commerce sans marine. Le transporteur, en relations suivies avec l'étranger, finit par lui imposer ses produits, qu'il substitue à ceux du transporté : « Une « nation, qui se décharge sur le pavillon étranger du soin « d'exporter sa marchandise, est dans la situation d'une « maison de commerce, dont le service de livraison est « confié à une maison rivale (1). »

Et récemment (2) le vice-amiral Besson en faisait la pénible constatation : « Depuis que la France a supprimé « ses lignes du Pacifique, son commerce dans ces régions « a presque complètement disparu : celui de l'Allemagne « a grandi de tout ce que nous perdions et cela pour une « raison inverse : ses paquebots ont remplacé les nôtres ; « son commerce s'est substitué au commerce français. »

Le rôle prépondérant joué par la mer dans la vie des nations est l'évidence même.

Au point de vue économique, il apparaît tout entier dans le mot de Sir Walter Raleigh, le ministre de la reine Élisabeth : « Qui tient la mer tient le commerce, disait-il, « qui tient le commerce tient la richesse du monde, et qui « tient la richesse du monde tient le monde lui-même. »

Au point de vue social? C'est encore l'Angleterre qui nous répond par un de ses proverbes : *The seas but join the nations they divide.* Les mers ne font qu'unir les nations qu'elles séparent.

(1) Louis Fraissingea, *Le problème de la marine marchande*, p. 10.
(2) *Ligue maritime*, numéro du 11 août 1911.

Ce proverbe est en Angleterre d'origine récente ; car, pendant longtemps, les jurisconsultes anglais ont eu de la mer une autre conception.

II. — Revendications sur la propriété de la mer

On se rappelle quel développement énorme et subit donna au commerce maritime, dans tout le vieux monde, la découverte de l'Amérique. Chaque peuple alors oubliait la règle formulée aux Institutes (1), et émettait des prétentions particulières. Les Portugais se disaient les maîtres absolus des mers découvertes par eux ; Venise, la reine de l'Adriatique, s'en prétendait la suzeraine et le Danemark réclamait la domination de la Baltique.

A. L'Angleterre a, de tous temps, affirmé et réclamé des droits sur la mer. Elle entendait régner seule sur la partie d'Océan s'étendant entre elles et ses colonies. Et cette prétention ne comportait pas seulement le monopole du pavillon, qu'elle se réservait ; mais impliquait la revendication exclusive de parts immenses de la mer ; si bien que, sous Cromwell, par suite de l'application logique des principes qu'elle voulait imposer, elle exigeait le salut des navires étrangers, qui rencontraient un bâtiment anglais (2).

(1) Naturali jure communia sunt omnium hæc : aer, aqua profluens, mare et per hoc littora maris (*Institutes*, § I, De divis. rerum, III).

(2) Les prétentions de la Grande-Bretagne ont grandi au point de

Les théories anglaises trouvèrent un défenseur en la personne d'un membre de la Chambre des Communes, Selden. Il fit paraître à Londres, en 1635, son fameux livre intitulé : *Mare clausum, seu de dominio maris libri duo.* Dans cet écrit, il cherche à justifier la thèse chère à ses compatriotes, et, pour y parvenir, ne néglige aucun moyen. Comme les arguments juridiques lui manquent ou se retournent contre lui, il en est réduit à torturer les textes latins et à emprunter des citations qu'il puise partout où il peut.

Mais, comprenant quelque peu l'exagération d'une telle théorie, il se refuse à en tirer jusqu'au bout les conséquences logiques, et, après avoir soutenu la possibilité d'un droit de propriété complet sur la mer, il reconnaît aux nations non propriétaires la faculté de circuler librement (1).

se symboliser dans le mot de cet ambassadeur anglais qui, portant à la bouche, la main qu'il venait de plonger dans l'eau et la sentant salée, s'écria en riant : « Ceci est de l'eau de mer ; donc ce doit être à nous. » Louis Franck, *Journal de droit international privé*, 1907, p. 273.

(1) Voici en quels termes il reconnaît ce droit : « Humanitatis officia exigunt ut hospitio excipiantur peregrini ; etiam ut innoxius non negetur transitus. Quid hoc ad dominium rei per quam transeundum est sive mercatoribus, sive peregrinis ? Huic non magis derogaret ejusmodi transeundi libertas, quam actus, via, iter, aliæve ejusmodi servitutes in agro constitutæ ejus reluctarentur dominium. Datur ex jure gentium omnium liberum esse transitum Hispanis per Pyrœneos in Gallias, Gallis per Alpes in Italiam, Italis in Germaniam. Quid hoc ad Pyrœneorum seu Alpium dominium ? (lib. I. cap. XX. p. 83).

B. Malgré cet amendement, les Hollandais, dont la nombreuse flotte de commerce tenait en échec la puissance maritime anglaise, ne pouvaient admettre pareille théorie. Leur rôle de rouliers des mers, ainsi que les appelait Colbert, leur commandait de considérer la surface de l'Océan comme une voie libre, ouverte, sans restriction, à quiconque voulait en user.

Dès 1609, leur compatriote, Grotius, combattait énergiquement les prétentions anglaises dans son livre *Mare liberum ;* et, à l'appui de ses affirmations, il apportait des preuves juridiques qui l'amenaient aux conclusions suivantes : la mer est libre ; sa nature s'oppose à une appropriation quelconque, et sa bonne utilisation sociale exige que chacun puisse en user comme bon lui semble, sans avoir à rendre de compte à qui que ce soit.

C. La théorie de Grotius, la seule raisonnable, triompha définitivement au XVIII[e] siècle.

La liberté de la mer est devenue un axiome, qui ne se discute plus, même en Angleterre. L'ouvrage récent de M. Lawrence, *War and neutrality in the Far East* ne permet à ce sujet aucun doute : « La haute mer, dit-il, est le che-« min commun des nations..... Personne ne peut s'appro-« prier une partie de l'Océan, dans laquelle un autre ne « pourrait librement passer. »

Cependant, après avoir dû s'incliner devant le principe, les Anglais ont cherché à en atténuer les effets et à recueillir,

d'un autre côté, une partie des bénéfices, qu'ils avaient rêvé d'obtenir seuls.

Pour y parvenir, ils ont mis en avant le prétexte de la traite des noirs. Afin de mettre un terme à cet odieux trafic, ils proposaient que les vaisseaux de guerre des nations civilisées eussent le droit d'arrêter et de visiter les navires de commerce, soupçonnés de faire la traite.

Le moyen proposé semblait acceptable à première vue, puisque le droit était réciproque ; en fait, il créait une inégalité de condition manifeste. Grâce à sa nombreuse flotte de guerre, l'Angleterre eût exercé son contrôle sur la marine marchande du monde entier, et eût pu, si elle l'avait voulu, en abuser pour molester à sa guise les navires étrangers les moins négriers.

La France se montra toujours résolument opposée à une proposition, dont elle comprenait le trop grand danger. Et si, en 1831, nous cédâmes aux sollicitations pressantes de la Grande-Bretagne, ce ne fut que pour quelques années. Fidèle à l'attitude que lui impose sa situation, la France s'est refusée, au Congrès antiesclavagiste de Bruxelles, en 1890, à admettre le droit de visite, dont on voulait faire la base du système répressif.

La liberté des mers est donc complète de nos jours, du moins en ce qui concerne la haute mer ; car le régime actuel y apporte une exception relativement à la mer territoriale.

Autour de chaque état baigné par la mer, et jusqu'à une certaine distance de ses côtes, s'étend une zone, sur laquelle

on reconnaît à l'État certains droits particuliers, et qui porte le nom de mer territoriale.

La nécessité de la mer territoriale s'impose, et n'est pas discutable. Elle est une condition essentielle de la sécurité d'un pays maritime. Il n'est pas admissible que les forces navales étrangères puissent venir reconnaître librement les côtes, et y imposer la menace de leur appareil guerrier. D'autre part, il convient que l'Etat riverain puisse se garantir et protéger ses rivages en étendant quelque peu, au delà, l'influence de ses lois de police et de sûreté.

Les droits sur la mer territoriale permettent à l'État de soumettre la navigation à des règlements de haute police, comme il pourrait le faire pour la circulation sur son territoire. Dans cet ordre d'idées entrent les règlements douaniers, ceux du pilotage côtier, les dispositions, qui réservent le droit de pêche côtière aux populations du littoral, et généralement tout ce qui concerne la défense et la protection des intérêts nationaux sur ce point.

Quelles doivent être les limites des eaux territoriales? Autant de nations, autant d'auteurs, autant de systèmes. Toutefois l'opinion la plus sûre semble devoir être trouvée dans l'avis jadis exprimé par Grotius. Il voulait que la mer territoriale s'étendît jusqu'à la distance où finit la puissance des armes placées sur la terre ferme, c'est-à-dire à une portée de canon. Tel est le principe théorique; car, en fait, la France fixe à trois milles l'étendue de sa mer territoriale.

La nature des droits reconnus à l'État sur cette portion

de mer, n'est pas une question moins discutée. Il faut, semble-t-il, écarter toute idée de propriété, dont l'existence ne se conçoit guère pour admettre, avec Desjardins, que la nature de la mer n'autorise qu'un droit de juridiction dans un but de surveillance et de protection.

III. — Variétés de législations maritimes

En dehors de l'exception universellement admise de la zone territoriale, il semble que, sur l'étendue d'eau qui constitue la mer, nul ne puisse prétendre avoir aucun droit, y appliquer aucune loi. Cependant, l'homme n'a pas consenti à laisser échapper à son influence cette insaisissable partie du monde; il a trouvé le moyen de la soumettre à des formalités de toutes sortes.

En effet, si, par elle-même, elle se refuse à une appropriation quelconque, chacun des éléments composant les navires qui la sillonnent, est l'objet de minutieuses règles légales.

Il semblerait donc logique, après ce que nous savons du caractère particulier du domaine maritime, de supposer que les lois qui le régissent sont identiques pour tous ceux qui le fréquentent.

A. Il n'en est rien. Le droit de la mer n'existe pas On trouve seulement des droits propres à chaque nation

qui a la prétention de régir ses nationaux en quelque partie du monde qu'ils se rencontrent.

Dès l'instant qu'un pays sera baigné par la mer même sur une partie peu étendue, il sera pourvu d'un code maritime. La conséquence est la suivante : la mer qui ne devrait connaître qu'une loi, peut voir sur la même question dix législations, donner dix solutions différentes, alors que pourtant les conditions de fait sont identiques et que rien ne justifie une telle diversité : tel le cas, par exemple, d'un navire français, assuré en Belgique, affrété à Londres à un Américain pour aller prendre en Russie des blés assurés à Hambourg.

B. Mais le spectacle est bien autrement surprenant, quand on examine les usages. L'usage a une importance considérable en droit commercial, et particulièrement en droit maritime. Il ne modifie pas la législation écrite, mais il la complète, soit que la loi y renvoie expressément, soit que cette loi ne dise rien, sur le point litigieux, parce que le législateur ne saurait tout prévoir, ni régler tous les détails des incidents qui peuvent surgir au cours d'une expédition maritime.

Si on ne trouve qu'une loi écrite par État, on n'y trouve pas qu'un seul usage. Chaque port possède les siens, qu'il garde jalousement comme un apanage. Cette seconde législation, pour ainsi dire inférieure, a pour elle l'avantage de sa souplesse, de sa facilité à s'adapter aux situations nouvelles de temps et de lieux ; mais ces avantages sont

compensés par la difficulté que l'on éprouve toujours devant des règles légales non codifiées. On ne sait où en rechercher l'expression exacte, si ce n'est dans l'opinion publique, si rarement unanime.

Sa facilité à varier, tout en faisant sa force, la rend dangereuse ; car on ne saurait être sûr qu'une coutume, hier encore en vigueur, n'est pas aujourd'hui tombée en désuétude. Les progrès de l'industrie, les découvertes de la science, les grands travaux publics ont un retentissement immédiat sur les usages locaux.

Joints aux divergences des lois, les usages locaux constituent un ensemble confus, au milieu duquel il est rarement aisé de se diriger.

CHAPITRE II

I. — Inconvénients des diversités de législation

La multiplicité des lois, existant côte à côte, crée pour les relations maritimes d'insurmontables difficultés.

Le navire, par nature, est destiné à se déplacer sans cesse. Immatriculé en un port, il en prend la nationalité ; et y acquiert, en quelque sorte, rang de citoyen. Mais ce port d'attache n'est pas pour lui une demeure. Le navire ne remplira son rôle qu'à la condition de s'éloigner et de courir les mers à la recherche d'un fret. Il effectuera un chargement en un port pour aller le livrer ailleurs, et l'obligation contractée en un pays, recevra le plus souvent son exécution en un autre.

S'il s'élève quelque contestation, au sujet de l'expédition maritime, entre deux ou plusieurs intéressés de nationalités différentes, en vertu de quelle loi cette contestation devra-t-elle être tranchée ?

S'agit-il de pures règles de forme à apprécier dans un contrat, la maxime de droit international « locus regit actum » tranchera la difficulté.

Mais si, — cas plus fréquent, — la contestation porte sur

le fond du droit, un conflit de lois se produit sans moyen de l'éviter.

Chaque partie demandera l'application de la loi, qui lui est la plus favorable, sans tenir compte d'aucune autre considération.

Plusieurs lois également applicables avec des dispositions différentes, tel est le problème soumis aux juridictions saisies. Or, autant de pays, autant de jurisprudences.

Plusieurs tribunaux peuvent être appelés à juger en même temps la même question dans des pays divers, et, se déclarant compétents, rendre chacun de leur côté des décisions inconciliables, par suite, inexécutables en fait.

Une telle situation est intolérable à notre époque. La nécessité d'une modification profonde se fait plus que jamais sentir grâce aux progrès que la science moderne a introduits dans la navigation. En substituant le fer au bois, dans la construction, et la vapeur à la voile ; en découvrant la télégraphie sans fil, qui maintient le marin en communication constante avec le continent ; en donnant au navire plus de rapidité et de sécurité, on lui a permis de circuler librement et de fréquenter sans distinction tous les ports du monde.

Le voyage maritime est essentiellement international. Que de fois ne voit-on pas se produire l'ensemble de faits suivants : le navire et l'équipage appartiennent à une nation, les passagers à une autre ; à une autre est le port de relâche. Cent chargeurs de pays divers ont pu confier au capitaine des marchandises au hasard du chargement à

cueillette. Quant aux destinataires, ils seront sans doute légion, et, par suite de la négociation des connaissements, la cargaison a pu, entre le départ et l'arrivée, devenir successivement la propriété de négociants habitant toutes les parties du globe.

Chacun des éléments, qui composent cette expédition maritime, sera, sans aucun doute, garanti par des compagnies d'assurances multiples de toutes nationalités.

Si, pour compléter l'ensemble, notre navire vient à en aborder un autre, la question de responsabilité sera peut-être portée devant le tribunal d'un pays, auquel n'appartient aucun des intéressés à l'expédition. Le tribunal appliquera sa loi personnelle ; et chaque intéressé devra subir, dans une mesure plus ou moins grande, les conséquences d'une loi qu'il aurait pu toujours ignorer.

Par suite des conditions présentes du transport par mer, on peut être presque assuré que, s'il se produit un litige, il y aura lieu chaque fois à un débat préalable sur la loi à appliquer.

Armateurs, affréteurs, négociants, assureurs de tous les pays se trouvent dans une incertitude extrême. Le sort d'une fortune, répète-t-on, avec raison, dépend des hasards d'une relâche.

Inégalités flagrantes, incertitudes et par suite, entraves et charges, telle est la perspective qu'offre l'infinie variété des lois à celui qui place ses intérêts dans une entreprise nautique.

Suivant le mot de l'éminent Lord Chief Justice d'Angle-

terre, Lord Alverstone (1) : « Une telle situation constitue pour notre époque une véritable humiliation. »

II. — Systèmes proposés pour éviter ces inconvénients

Il fallait donc, à tout prix, modifier cet état de choses, mais par quels moyens? Au cours du siècle dernier, plusieurs systèmes ont été proposés.

A. L'un d'eux se recommande à l'attention par sa simplicité. Quand un conflit s'élève, le tribunal saisi n'aura pas à s'inquiéter de la nationalité des parties en cause. Il ne devra connaître que sa loi nationale et en faire application aux justiciables, sans distinction d'origine.

Ce système, dit de la *lex fori*, ou du tribunal saisi, n'apporte guère de modification à la situation antérieure.

Même incohérence, mêmes incertitudes que par le passé. L'intéressé ne peut jamais prévoir au départ la loi qui le régira à un moment donné.

Et que l'on ne dise pas qu'il est possible de connaître par avance les régions où se rendra le navire. La pratique maritime emploie de plus en plus l'affrétement à ordres,

(1) Sir Richard Everard Webster, créé Lord Baron Alverstone, fut nommé, en 1900, Lord Chief Justice of England ; c'est la plus haute situation judiciaire de l'Angleterre. On se rappelle avec quelle autorité il présida, en octobre 1910, les débats du procès du docteur Crippens. Lord Alverstone fait partie du bureau permanent du Comité maritime international.

et le navire quitte le port pour un lieu d'ordres, sans savoir où le dirigeront les instructions d'un destinataire encore inconnu. Puis il faut compter avec les hasards de la navigation. Qui pourrait dire où se produiront les relâches, où les abordages toujours à redouter ?

Encore faudrait-il qu'une entente internationale déterminât, pour chaque cas, le tribunal compétent ; sinon on serait exposé à voir plusieurs tribunaux saisis se déclarer à la fois compétents, et chacun d'eux donner sur un même litige des solutions différentes.

Ce système, auquel aucun théoricien ne s'est guère arrêté, s'est vu condamner en pratique ; et M. de Courcy en a fait d'un mot le procès, en disant que « la situation « juridique du navire serait alors aussi variable que la rose « des vents. »

B. Le second moyen préconisé consisterait à appliquer dans tout procès relatif à un voyage sur mer la loi du pavillon porté par le navire.

N'est-ce point là, disent ses partisans, le seul moyen simple et rationnel de déterminer les droits réels attachés au navire, les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction de ces droits, l'étendue de la responsabilité du propriétaire et les pouvoirs du capitaine ? Quant à la cargaison et aux passagers, pourquoi n'en serait-il pas de même ? « Lorsqu'on charge une marchandise, ou qu'on « prend place à bord d'un navire portant tel pavillon, « on accepte implicitement, ou l'on peut, tout au moins,

« être considéré comme acceptant d'être régi par la loi de « ce pavillon (1). »

Les Anglais ont toujours été les ardents promoteurs de cette règle, connue chez eux sous le nom de *Flag Law*. Et cette attitude s'explique aisément : l'Angleterre y trouve son compte. Son pavillon est le plus répandu sur les mers. Il représente environ la moitié du tonnage du monde. Et le *Flag Law* est le meilleur moyen de faire appliquer, dans la majorité des cas, la loi anglaise.

Le principe de la loi du pavillon avait été admis, en 1885, par le Congrès du droit commercial d'Anvers, et, en 1888, par celui de Bruxelles, qui avaient voté des résolutions en ce sens (2).

Depuis lors, le principe en a été étudié, puis rejeté par les congrès ultérieurs. Il présente, en effet, plusieurs inconvénients. En bien des cas, il ne suffit pas de dire que la loi du pavillon sera applicable ; car plusieurs pavillons peuvent se trouver en présence avec des droits égaux. En matière d'abordage, par exemple, il s'agit d'apprécier l'existence ou l'absence de fautes, que chaque loi évalue avec des niveaux différents. Pourquoi, alors, donner la prépondérance à l'un ou l'autre pavillon ?

Autre raison non moins sérieuse : les partisans du *Flag Law* prétendent que, grâce à leur règle, on supprime toute

(1) Rapport de M. Jacobs au Congrès international de droit commercial de Bruxelles en 1888.

(2) *Revue internationale de droit maritime*, 1885-1886, p. 425 ; et 1888 1889, p. 348.

incertitude pour les intéressés, qui, sur le simple vu du pavillon, savent quelle loi les régit, et dans quelle mesure ils sont liés. Or, ce moyen manquera souvent son but : il arrive, en effet, fréquemment que des négociants ignorent et ne peuvent connaître à l'avance la nationalité du navire, qui, sur un point quelconque du globe, sera appelé à transporter leur marchandise.

C. Les deux systèmes, qui viennent d'être exposés, cherchent à déterminer, entre plusieurs lois, celle qui doit, dans un cas donné, l'emporter sur les autres.

Il en existe un troisième, qui s'inspire d'un principe tout différent. Il repose sur l'idée suivante : Le conflit de lois peut être évité ; il suffit que les parties contractantes posent elles-mêmes les bases destinées à régler leurs contestations éventuelles. Leurs conventions leur tiendront lieu de lois. Mais les parties, au moment du contrat, ne peuvent prévoir ni toutes les difficultés à naître, ni les solutions logiques à intervenir. Afin d'éviter un tel embarras, des jurisconsultes, des négociants, armateurs et assureurs de tous pays, réunis en congrès, ont cherché à créer des règles modèles, pouvant donner à tout le monde le maximum de satisfaction, règles auxquelles les parties, dans leurs conventions, s'engageraient à se soumettre.

La première tentative en ce sens se produisit au sujet des avaries communes. Depuis longtemps déjà, le commerce maritime se plaignait des façons diverses dont

étaient comprises, suivant les pays, l'avarie commune et la contribution à cette avarie.

Une association anglaise, dont nous aurons bientôt à parler, la *National association for the promotion of social science* avait, dès 1860, songé à unifier cette matière. Elle avait pour but de créer une loi internationale ; et, à cet effet, elle établit, en 1864, un projet intitulé *Règles d'York*. L'essai n'aboutit à aucun résultat pratique. Une seconde association anglaise, l'*Association for the reform and codification of the law of nations* réunit à Anvers, en septembre 1877, une conférence présidée par Lord O'Hagan. Cette conférence s'inspirant des Règles d'York de 1864, vota les bases d'un système uniforme de règlement des avaries communes pour tous les pays maritimes.

A ces bases fut donné le nom de Règles d'York et d'Anvers (1).

Animée d'un véritable esprit pratique, l'Association ne songea pas, comme la première, à l'établissement d'une loi internationale, de réalisation fort douteuse ; mais elle avisa aux meilleures mesures pour faire entrer ces règles en usage. Sous l'influence d'un Comité central, constitué à cet effet, 789 armateurs anglais s'engagèrent aussitôt à introduire dans leurs chartes-parties et dans leurs connaissements la clause suivante : « Les avaries communes, s'il en survient, seront payables conformément aux Règles d'York et d'Anvers. »

(1) *Journal du droit international privé*, 1886, p. 424. Voir annexe.

Les milieux maritimes des États-Unis et du Continent se montrèrent également favorables à l'adoption de ces Règles ; aussi sont elles restées, en matière d'avaries communes, la grande loi des parties.

Le Congrès de Liverpool, réuni dans les mêmes conditions que celui d'Anvers, se contenta seulement, en 1890, d'apporter aux Règles quelques modifications que l'expérience et le progrès imposaient.

Cette admirable réussite, engagea, dès le début, *l'Association for the reform and codification of the Law of nations* à compléter son œuvre, en constituant des connaissements et chartes-parties types, auxquels les parties se soumettraient par voie de référence, comme elles le font pour les règlements d'avaries.

A cette intention, « l'Association » tint un congrès à Liverpool, en 1882 ; et là fut arrêtée une formule de connaissement destinée à régler à l'avenir, pour tous les pays, les rapports existant entre armateurs et affréteurs. Suivant cette formule, les chargeurs et leurs assureurs se voyaient sacrifiés à l'armateur, qui était exonéré de presque toute responsabilité. C'était le triomphe du principe anglais : favoriser avant tout le développement de la marine, et par suite les armateurs.

De toutes parts s'élevèrent les protestations des Chambres de Commerce étrangères : l'agitation fut particulièrement vive en Allemagne et aux États-Unis. Les Américains ayant une marine marchande insuffisante, sont obligés d'emprunter les navires étrangers pour transporter leurs

produits ; et l'adoption du connaissement proposé devait avoir pour résultat la ruine de leurs négociants au profit de l'étranger.

Aussi, dans sa session annuelle, tenue à Hambourg en 1885, l'Association reprit-elle cette importante question, en vue d'arriver à des solutions plus équitables et plus conformes aux besoins du commerce. La responsabilité des armateurs fut accrue ; mais, sur les critiques de ceux ci, la résolution fut abrogée en 1887, par le Congrès de Londres, qui en revint aux règles de Liverpool.

Quand, en 1892, le Gouvernement italien réunit à Gênes, un Congrès de droit maritime, le Président de la Chambre de Commerce de Liverpool, M. Mac Arthur, remit en discussion les formules de connaissement précédemment adoptées. De cette discussion sortit un nouveau projet.

Il fut soumis au Congrès de Londres de 1893, réuni à l'instigation de « l'*Association for the reform and codification of the Law of nations* », qui se montrait désireuse de mener à bien l'œuvre à laquelle elle s'était attachée.

Le Congrès de Londres avait arrêté des formules générales. Elles devaient, dans la pensée de leurs auteurs, régir le contrat d'affrétement, tel qu'il est pratiqué de nos jours. On escomptait pour elles le même succès que pour les Règles d'York et d'Anvers. Cet espoir s'est trouvé déçu ; et cependant de si louables et si persévérants efforts méritaient une meilleure récompense.

Le commerce n'a tenu aucun compte de ces connaissements modèles : ils sont pratiquement ignorés. Dès 1886,

M. Ulrich, secrétaire général de *l'Internationalen-Transportversicherungsverband* prévoyait cet insuccès : « Quant à la question de savoir si l'on réussira à faire entrer dans la pratique ces règles d'affrétement, il faut décidément y répondre par la négative... La raison de l'insuccès devra être cherchée principalement dans cette circonstance que la matière se prête assez mal à une réglementation au moyen de conventions particulières (1). »

Outre le motif indiqué par M. Ulrich, il convient de constater que ce n'est pas encore par ce moyen que l'on parviendra à faire disparaître les conflits de lois.

Il semble peut-être, à première vue, que les règles ainsi votées par les congrès aient le caractère de lois internationales. Mais ce n'est là qu'un trompe-l'œil ; tout le système repose sur l'entente des contractants, et c'est ce qui en fait la médiocre valeur : son application est toujours problématique, puisqu'il dépend de la seule volonté des parties de s'y soumettre ou non.

Ce système, d'ailleurs, ne peut s'appliquer qu'à quelques points, sur lesquels existent déjà des coutumes maritimes, qu'on se borne à régulariser.

Et enfin, — c'est là la grosse objection, — tout cela suppose que les obligations entre parties dérivent d'un contrat. Or, que de fois se trouve-t-on en présence, non pas d'un contrat, mais d'un délit ou d'un quasi-délit, tel le cas d'abordage?

(1) *Journal du droit international privé*, 1886, p. 316.

L'auteur du dommage en doit réparation : toutes les lois sont d'accord sur le principe. Mais dans quels cas et dans quelle mesure cette réparation ?

Il est impossible de trancher par un contrat préparé d'avance ces conflits entre navires, qui, jusqu'à ce jour, n'avaient aucune raison de se connaître, et que, seuls, les hasards de la navigation ont mis en présence.

D. La loi du tribunal saisi, la loi du pavillon et l'accord des contractants, étant impuissants à faire disparaître les inconvénients des diversités de législation, ont dû être abandonnés pour faire place à un autre système, qui, celui-là, semble destiné à triompher définitivement : c'est la création d'une loi unique pour les rapports internationaux.

A la vérité, c'est le moyen qui se présente le premier à l'esprit. Pour réduire à néant les conflits de lois, quoi de plus naturel que de faire disparaître la multiplicité des lois en les remplaçant par une loi unique?

Sans doute, mais pour refondre complètement toutes les législations maritimes sur une base unique, les difficultés sont telles que plus d'un jurisconsulte a reculé devant l'idée d'un travail semblable et a préféré chercher les moyens détournés, qui ont été signalés plus haut. Et cet effroi devant l'œuvre à accomplir n'était pas imaginaire, puisque, comme nous le verrons, il n'a pas fallu moins d'un demi-siècle d'efforts avant d'aboutir à un premier résultat.

III. — Supériorité de la loi unique

Mais le résultat est digne de l'effort. Les avantages d'une loi unique sont considérables. Plus d'incertitudes, plus d'inégalités de conditions, partout le même traitement sur toute l'étendue des mers, à quelque nationalité qu'on appartienne, devant quelque tribunal qu'on se présente.

Cette situation serait conforme à la nature des choses : le commerce de la mer s'exerce partout dans des conditions identiques : le droit de la mer devrait donc être le même chez tous les peuples.

Les principes dont s'inspirent les divers codes pour résoudre un point de droit maritime ne diffèrent guère les uns des autres, sauf exception. Mais les lois se développent séparément, sans se soucier de ce qui existe de l'autre côté des frontières; et, partant souvent d'un point de vue identique, elles s'écartent de plus en plus et finissent par prendre des caractères totalement différents.

Au moyen d'une loi unique, on évite pour l'avenir ces divergences, puisque les pays sont liés par les règles internationales, auxquelles ils ne doivent apporter des modifications qu'avec l'assentiment de leurs cosignataires. C'est cette constatation que faisait la *Shipping Gazette and Lloyd's list*, quand, en 1909, l'autorité maritime anglaise, jugeait opportun de modifier le règlement international

sur les abordages en mer : « Maintenant que la règle est « d'application universelle, une modification de caractère « exclusivement national présenterait des inconvénients. « Au point de vue de la pratique des choses, nous avons « à nous assurer de ce que les gouvernements étrangers « sont disposés à appliquer les règles nouvelles à leurs « navires, avant de mettre en vigueur n'importe quelle « modification du règlement actuel (1). »

Cette loi unique avec ses avantages, n'est pas, comme les autres systèmes, un moyen nouveau, dont il faut faire l'expérience. L'histoire du droit nous le montre : bien loin d'être une innovation, l'unification du droit maritime est simplement un retour en arrière vers ce qui existait autrefois. Point n'est besoin de remonter dans le passé jusqu'à la loi Rhodienne, à qui le *Digeste* reconnaissait la souveraineté de la mer. Au moyen âge, la matière maritime était réglée par des usages divisés en deux catégories : l'une constituait le droit de l'Océan, l'autre le droit de la Méditerranée.

L'ouest et le nord de l'Europe étaient régis par le recueil de jurisprudence appelé Rôles d'Oléron. Des discussions sans fin se sont produites sur l'origine de ces Rôles, sur le pays qui les avait vu naître. Il importe peu de prendre parti dans ces discussions. Seule nous intéresse l'influence qu'ont eue les Rôles sur les législations baltiques, sur les usages flamands appelés jugements de

(1) *Shipping Gazette and Lloyd's List*, numéro du 30 août 1910.

Damme et Lois de West Capelle, sur le droit maritime de Wisby, dans l'île de Gothland, sur les usages d'Amsterdam et les Recès de la Ligne Hanséatique. Tout le droit coutumier du Nord, dont ce sont là les représentants les plus connus, était inspiré des Rôles d'Oléron, à qui il empruntait ses principales dispositions.

Tandis que les Rôles d'Oléron étendaient leur influence sur l'Océan et la Baltique, la Méditerranée se voyait régie par un autre code : le Consulat de la mer. Celui-ci n'était pas un recueil de jurisprudence, mais la synthèse, en langue catalane de toutes les lois du Midi.

Cette unité remarquable ne fut pas de longue durée. Bientôt, les coutumes augmentant en nombre formèrent un ensemble complexe et diffus, où l'ordre ne pouvait être introduit que par une codification rationnelle. Notre ordonnance d'août 1681 donna l'exemple et les autres pays la suivirent ; mais, s'il gagnait en clarté, le droit maritime perdait en cohésion. Les lois nationales ne gardaient plus entre elles de point de contact et commençaient chacune à vivre de sa vie propre, s'éloignant davantage les unes des autres, pour prendre le caractère égoïste qu'on leur connaît.

De nos jours, en présence du fait accompli, il faut songer à revenir quelque peu à ce qui existait autrefois, et ce retour en arrière n'est certes pas exempt de difficultés. Il convient de ne pas se faire d'illusions sur les obstacles, en réalité fort sérieux, qui s'opposent parfois à l'unification.

Pour obtenir la loi unique, il faut rechercher une opinion moyenne entre les théories variées, qui se partagent les nations. Cette opinion doit donner le maximum de satisfaction aux intérêts engagés dans le voyage sur mer.

Une telle opinion intermédiaire ne peut réussir que si chacun se prépare à des sacrifices, si les États consentent à renoncer, dans une proportion plus ou moins grande, suivant les cas, à leurs préférences, aux règles admises par eux, qu'ils ont tendance à considérer comme les meilleures, pour cette seule raison qu'ils les ont choisies.

Il faut alors compter avec la fierté, d'ailleurs fort haute et légitime des nations. Un État n'abandonne pas aisément la loi que ses législateurs lui ont donnée, surtout lorsqu'il s'agit de lui substituer une législation étrangère. Ce sentiment explique l'attitude de l'Angleterre, refusant, au début, de participer à l'œuvre de l'unification. Maîtresse de la mer, elle entendait ne reconnaître qu'une loi, la sienne ; et on ne pouvait songer à se passer du concours d'un pays possédant un tonnage aussi important.

On comprend donc aisément que le système de l'unification ait rencontré bien des adversaires. Mais cette résistance appartient déjà au passé : à l'heure présente l'accord est complet sur la nécessité d'une loi unique.

Au Congrès de Brême de 1909, M. Beernaert, ministre d'État de Belgique, le constatait en ces termes : « L'on « peut dire que notre grande cause n'a plus d'adversaire. « Nul ne méconnaît plus l'important avantage qu'il y « aurait, pour toutes les nations maritimes, à l'établisse-

« ment de règles uniformes pour les choses de la mer (1). »

En tombant d'une telle bouche, cette appréciation prend une autorité si grande qu'il est permis d'envisager l'avenir avec la plus grande confiance.

Les résultats acquis sont là d'ailleurs pour rassurer et permettre les plus sérieux espoirs.

N'avons-nous pas vu, dans les fameux Congrès de la Paix, des nations puissantes s'engager à ne pas user des droits trop absolus, auxquels la victoire sur les rivaux pourrait, en temps de guerre, leur permettre de prétendre.

Si les grandes puissances acceptent ainsi de renoncer à ce droit du plus fort, dont elles sont si jalouses, n'est-il pas permis de croire que nous ne sommes pas loin de l'époque des concessions, grâce auxquelles une loi maritime unique pourra définitivement s'établir et triompher ?

IV. — Manifestations tendant a l'unification

La tendance à l'unification du droit maritime apparut vers le milieu du XIX^e^ siècle, et se manifesta par la création d'associations, qui se donnèrent pour rôle de supprimer les conflits de lois les plus choquants.

1. En 1857, se fondait à Londres, sous la présidence de Lord Brougham, la *National Association for the promotion of social science*. Comme son nom l'indique, ce groupe-

(1) *Bulletin* n° 24 *du Comité maritime international*, p. 182.

ment avait un but très général, qui était de « développer l'étude des sciences sociales. » Dès sa création, l'Association constata la confusion qui existait en matière d'avarie commune, et le mal qui en résultait pour les armements.

Elle réunit à Glascow, en 1860, un congrès international, qui avait pour objet l'établissement d'une loi unique sur l'avarie commune. Ce congrès mérite d'être signalé. Il fut la première réunion de juristes, d'armateurs, d'assureurs, d'hommes politiques, qui ait eu l'intuition très nette de l'avenir et de ce qu'il fallait faire pour réaliser le desideratum actuel : Unum mare, una lex. M. Léon Van Peborgh, dont le père prit une part active aux travaux de ce congrès, en a fait l'histoire. Vingt-quatre associations ou compagnies d'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, de Hollande, de l'Amérique du Nord furent représentées à ce congrès.

Après bien des discussions, l'Association parvint en 1864 à voter l'ensemble de dispositions appelées « Règles d'York. »

2. Ces règles semblaient devoir demeurer perpétuellement à l'état théorique, quand, en 1873, apparut une nouvelle association, également anglaise : l'*Association for the reform and codification of the law of nations.*

Celle-ci reprit les travaux de ses devanciers ; mais, montrant des prétentions plus modestes, elle rechercha une solution pratique immédiate ; elle se contenta, au Congrès d'Anvers de 1877, de voter les fameuses Règles

d'York et d'Anvers, qui, sans doute, ne sont pas la loi internationale, rêvée par la première association, mais n'en sont pas moins précieuses pour le commerce maritime.

C'est également l'*Association for the reform and codification of the law of nations*, qui chercha tant de fois sans succès, à imposer à la pratique un « connaissement modèle », à l'exemple du « règlement modèle d'avaries des règles d'York et d'Anvers. »

C'est elle encore, qui, en 1883, à la Conférence de Milan, s'occupait de l'abordage en mer, et signalait l'unification des Règles d'abordage comme le seul moyen de mettre un terme aux conflits de lois sur ce point.

3. L'*Association for the reform and codification* prit, en 1895, le nom plus conforme à sa nouvelle tendance d'*International Law Association*.

Depuis lors, l'Europe et les États-Unis ont vu presque annuellement cette association tenir des congrès dans leurs principales villes ; presque toutes les matières du droit maritime y ont été passées en revue.

L'année même, où elle modifiait son nom, l'Association ouvrait à Bruxelles une conference. Là furent adoptées des règles sur la faute commune et la répartition des dommages découlant d'un abordage.

Ces règles n'avaient pu, à un congrès de droit commercial, tenu à Bruxelles en 1888, faire l'objet d'un accord par suite de l'opposition des Anglais; mais, depuis lors, une évolution s'était produite dans leur opinion, et l'on

vit M. W. Phillimore, le grand jurisconsulte anglais, appuyer la résolution suivante, qui était proposée et fut adoptée : « La Conférence est d'avis que la seule solution « raisonnable du conflit des lois dans les cas d'abordage « doit être trouvée dans une loi internationale. »

Ce jour-là, on peut le dire, le principe de l'unification du droit maritime était voté.

L'*International Law Association* a continué son œuvre, en élaborant, au Congrès de Glascow de 1901, des règles relatives à la perte totale, au connaissement, à la multiple assurance, et, en étudiant, en août 1910, à sa réunion de Londres, la responsabilité de l'armement à raison des accidents causés aux personnes à l'occasion du voyage sur mer (1).

4. Une autre association, continentale celle-ci, suit une route parallèle : c'est l'*Institut de droit international*, fondé à Gand en 1873. L'Institut n'a point de caractère officiel. Son président actuel est M. Clunet. Sous sa haute et savante direction, l'Institut contribue à « la diffusion « d'idées fécondes et à la création de projets destinés à « entrer dans la pratique internationale, dont il cherche à « favoriser le progrès. »

Le noble but poursuivi par cet Institut mérite tous les éloges et tous les encouragements.

5. A côté de ces groupements permanents, il ne faut

(1) Voici le rapport de M. Autran, lu au Guildhall le 3 août 1910.

pas oublier l'initiative heureuse prise par les gouvernements, et en particulier par la Belgique et par l'Italie.

Lors de l'Exposition d'Anvers de 1885, le Gouvernement belge invita les pays étrangers à envoyer des représentants en vue de composer un congrès international de droit commercial.

La section du droit maritime, présidée par M. le baron Lambermont, ministre d'État, fut particulièrement brillante. Deux sortes de résolutions y furent prises. Dans la première partie, on décidait de trancher par la loi du pavillon les difficultés résultant de la diversité des lois. Dans la seconde, on proposait de faire disparaître cette diversité même dans un certain nombre de cas, en adoptant une loi maritime conforme, dont un projet fut voté par les membres du Congrès (1).

En 1888, le Gouvernement belge, reprenant les projets de 1885, réunit à Bruxelles, dans des conditions identiques, un nouveau congrès. Celui-ci négligea le projet de loi voté trois ans auparavant ; il s'occupa surtout de la loi du pavillon et du rôle qu'il convient de lui faire jouer dans les conflits de loi.

Plus tard, le Gouvernement italien imite l'exemple de la

(1) Les questions visées dans le projet de loi étaient : 1° la responsabilité civile du propriétaire de navire ; 2° la responsabilité personnelle du capitaine ; 3° le contenu et les effets du connaissement ; 4° le contrat de louage ou le transport maritime ; 5° les avaries ; 6° les assurances maritimes ; 7° le contrat à la grosse ; 8° l'abordage ; 9° l'assistance et le sauvetage, *Revue internationale de droit maritime*, 1885-86, p. 427.

Belgique, et profite des fêtes données, en 1892, à l'occasion de l'anniversaire de la découverte de l'Amérique par le marin gênois, Christophe Colomb, pour provoquer la réunion à Gênes d'un congrès international de droit maritime. Les questions les plus diverses y furent examinées ; l'introduction dans les législations du système des deux fortunes, de terre et de mer, et la personnification juridique du navire obtinrent les faveurs du Congrès.

Des modifications et additions aux Règles d'York et d'Anvers de 1890, furent votées, ainsi que des résolutions nouvelles au sujet des assurances.

En matière d'abordage, d'assistance et de sauvetage le Congrès de Gênes reprend l'idée directrice, suivie par l'*Association for the reform and codification* au Congrès de Milan de 1883 et indique la nécessité : 1° d'une loi uniforme en ces matières ; 2° d'une juridiction internationale pour trancher ces contestations en dernier ressort.

V. — Premières tentatives d'unification

Le tableau d'ensemble des congrès montre qu'au cours de la seconde partie du XIX^e^ siècle, il a été déployé une sérieuse activité, en vue d'atténuer les difficultés produites par les conflits de lois. Il faut toutefois observer que ces nombreux travaux n'ont pas tous la même valeur au point de vue qui nous occupe. Tandis que dans les uns on s'at-

tarde à établir des règles-types, auxquelles les contractants pourront se référer dans leurs conventions ; dans d'autres, on se contente de rechercher une solution dans la loi du pavillon, malgré l'insuffisance manifeste de ce procédé.

Au milieu des hésitations et des tâtonnements, on voit cependant se faire jour l'idée de l'unification du droit, qui s'affirme peu à peu, sans entrer encore résolument dans la voie qu'elle s'est ouverte aujourd'hui.

En effet, dès 1860, au Congrès de Glascow, le désir de la *National Association for the promotion of social science* n'était autre que de parvenir à l'unification des législations en matière d'avarie. La façon d'agir de l'Association en est la meilleure preuve. Lorsque le Congrès eut voté les onze résolutions, connues sous le nom de « Règles de Glascow », il chercha à les faire entrer en pratique par la voie législative. A cet effet, l'Association prépara un « bill » ou projet de loi, qui devait être soumis au Parlement anglais ; puis cette loi, une fois adoptée par l'Angleterre, aurait servi de base et d'exemple aux autres nations.

Un tel moyen, paraît un peu primitif, maintenant que l'expérience a enseigné combien il est difficile aux divers Parlements d'accepter des lois, ainsi construites par avance, en dehors d'eux. A cette époque, les promoteurs du mouvement, tout entiers à leur entreprise, n'en voyaient pas suffisamment les obstacles et l'échec inévitable.

Ce « bill », examiné deux ans après, par la même Association, tenant à Londres de nouvelles assises, fut jugé

trop anglais par les délégués étrangers, qui le déclarèrent peu propre, en l'état, à devenir loi internationale.

Cette constatation faite, deux délégués belges, MM. Engels et Van Peborgh, rédigèrent de leur côté un projet de code sur les avaries. De cet essai sortit un nouveau projet de loi, qui fut discuté à York en 1864 et adopté sous le nom de « Règles d'York ». Mais tout cela resta à l'état de projet : aucune loi n'en résulta.

On sait comment ces travaux ont été ensuite utilisés par le Congrès d'Anvers de 1877, qui donna à ces règles d'avaries un tout autre caractère que celui qui avait été visé par les premiers auteurs.

L'essai d'unification du droit au moyen d'une loi internationale n'avait donc pas réussi : un sort semblable fut réservé, pour des raisons identiques, au projet de loi sur le fret, qui avait été élaboré à Sheffield, en octobre 1865, par la *National Association for the promotion of social science.*

« Bien que ce projet de loi fut, de l'opinion générale « de toutes les personnes compétentes, appelé à produire « des résultats très avantageux, tant pour le commerce en « général que pour la branche des armements et des « assurances maritimes en particulier, en ce sens que, « combiné avec les Règles d'York, il faciliterait beaucoup « les rapports entre les capitaines, les armateurs, les « négociants et les assureurs, il ne reçut aucune sanction « pratique (1). »

(1) Léon Van Peborgh, *Historique des Règles d'York et d'Anvers*, p 109.

De tels échecs n'eurent cependant pas pour résultat de détourner les esprits de la poursuite de l'unification du droit de la mer; et, en 1883, 1885, 1892 et 1895, les Congrès de Milan, d'Anvers, de Gênes et de Bruxelles firent, à ce grand projet, dans des conditions précédemment indiquées, l'accueil qu'il méritait.

Les partisans de l'unification étaient d'autant plus encouragés à persévérer dans leur effort, qu'ils voyaient apparaître, pendant ce temps, des règles uniformes dues à l'accord des gouvernements. Ces règles, il est vrai, s'appliquaient à des matières autres que celles auxquelles ils s'étaient consacrés; elles ne visaient jamais le droit commercial maritime, mais n'en constituaient pas moins un exemple salutaire, en montrant que l'espoir d'une entente entre les gouvernements n'était pas du domaine des rêves irréalisables.

VI. — Conventions internationales sur certains points spéciaux

Ce qui frappe le plus, quand on examine les travaux qui viennent d'être passés en revue, c'est de constater que, quelle que soit l'activité dépensée, le résultat utile est toujours à peu près nul. Des projets et uniquement des projets, destinés à rester tels, voilà à quoi aboutissent tous ces congrès, qu'ils soient réunis sur l'initiative des associations privées ou sur celle des gouvernements.

Les règles internationales, qui s'établissent à cette époque, ne concernent pas le droit privé. Le droit public fait seul l'objet de ces conventions. Elles sont passées entre États sur des points très spéciaux, et se rattachent, pour la plupart, soit à la police des mers, soit aux règles techniques de navigation.

De bonne heure, s'est imposée aux nations la nécessité de réglementer ces questions, qui touchent à l'intérêt général. Avant tout, la sécurité doit régner sur les mers, et d'une façon d'autant plus stricte que toute surveillance d'une autorité quelconque y est difficile, sinon impossible, et qu'il faut surtout, pour y parvenir, compter sur la bonne volonté des intéressés.

Deux conditions principales doivent se trouver remplies pour assurer cette sécurité : 1° l'absence de piraterie en temps de paix, et la liberté d'action des navires de commerce, en temps de guerre ; 2° la précision et la fixité des règles nautiques, qui permettent, à ceux qui s'y conforment, de poursuivre leur route avec le minimum de chances d'accident.

1. — *Police générale des mers*

A. La piraterie est le fait du navire, qui attaque les autres vaisseaux pour s'emparer des cargaisons ou rançonner les personnes transportées. La pirate joue le rôle de voleur de grand chemin.

Pour réprimer de tels actes, point n'est besoin de conven-

tions internationales : les lois internes suffisent. Le pirate se place hors la loi des nations civilisées, qui trouvent, chacune dans leur droit pénal, le moyen de punir ce crime.

A côté de la piraterie, et ne devant pas être confondue avec elle, bien qu'en certaines circonstances, elle lui soit assimilée, se place la course.

Le corsaire diffère entièrement du pirate. Ce dernier n'appartient à aucune nation ; il ne porte aucun pavillon, n'observe aucune règle. Le corsaire, par contre, est un national, simple particulier, autorisé par l'État, en vertu de lettres de marque, à lui délivrées, à accomplir des actes d'hostilité et de capture, contre les flottes ennemies, au cours d'une guerre maritime.

Avant 1856, la course était d'une pratique courante ; elle avait l'avantage de permettre aux belligérants d'employer aux fins de la guerre toutes leurs ressources navales (1) ; mais elle présentait de sérieux inconvénients. Les corsaires, à qui leurs prises revenaient de droit, cherchaient à en accaparer le plus grand nombre ; et, dans l'ardeur du gain, il leur arrivait trop souvent de faire des captures sujettes à critique, et, par suite, de faire subir des vexations de toutes sortes au commerce des neutres.

Dès la fin du XVIII[e] siècle, les États-Unis réclamaient l'abolition de la course ; et la France, reconnaissant le bien-fondé de cette demande, fit signer par l'Autriche, la

(1) On sait les exploits accomplis par les corsaires breton.

Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, qui, dans son article premier, stipule l'abolition de la course.

Depuis lors, la Déclaration a reçu l'adhésion de tous les États d'Europe et de quelques États d'Amérique, à l'exception des États-Unis, qui, avec la suppression de la course, demandaient encore la disparition du droit de prise, sans distinction entre belligérants et neutres (1).

B. Outre l'article relatif à la course, la Déclaration de Paris contenait les trois articles suivants :

Art. 2. — Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

Art. 3 — La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

Art. 4. — Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs.

Le but de ces articles était d'assurer la protection de la propriété neutre en temps de guerre, et de la soustraire aux discordances de théories soutenues en la matière par les grands États européens.

Quand la guerre règne sur mer, les risques des expéditions maritimes, croissent dans des proportions qui

(1) On n'a pas oublié le rôle important joué lors du siège de Cuba par les corsaires américains, dans la guerre entre l'Amérique et l'Espagne.

varient suivant que le navire de commerce appartient à une nation étrangère ou non au conflit.

Les vaisseaux de guerre des belligérants ont le droit de considérer comme de bonne prise le navire de commerce ennemi et la marchandise ennemie se trouvant à bord. C'est une règle, à l'heure présente, incontestée dans le monde réputé civilisé. Et cependant la simple équité semble exiger autre chose : la propriété privée devrait être respectée sur mer, comme elle l'est sur terre, au cas de guerre continentale. Aussi la Conférence de La Haye de 1899, a-t-elle, dans son acte final, exprimé le désir que la propriété privée sur mer fût déclarée inviolable.

Mais si le navire ennemi transporte une marchandise neutre, ou si un navire neutre transporte une marchandise ennemie, quelle solution doit intervenir? Avant 1856, la France et l'Angleterre se trouvaient en désaccord sur la règle à appliquer dans l'un et l'autre cas. La Déclaration de Paris a donné entière satisfaction aux neutres en adoptant pour le premier cas la règle anglaise : « La mar-« chandise neutre sur navire ennemi est inviolable » ; et, pour le second cas, la règle française : « Le pavillon « couvre la marchandise. »

Ces règles étaient insuffisamment explicites. On s'en aperçut, quand la seconde Conférence de la Paix de 1907 établit à La Haye une Cour internationale des Prises, pour servir de Cour d'Appel aux décisions des tribunaux des prises nationaux.

Il ne suffit pas d'indiquer quelle est la situation des

neutres, il faut encore savoir à quelles conditions on peut se prévaloir de la qualité de neutre ; et ceci établi, il reste à déterminer de façon exacte ce que l'on entend par contrebande de guerre et par blocus, puisque le fait de transporter la première et de forcer le second prive le neutre de la protection accordée, et l'expose à la capture.

L'examen de ces questions appartient au droit international public, et ne rentre pas, à proprement parler, dans le cadre du droit commercial maritime. Il convient cependant de nous en occuper en cette étude, et de signaler l'influence heureuse que l'unification de ces règles doit avoir sur la prospérité des marines marchandes. Grâce à l'adoption par les États de règles uniformes sur le droit de prise, l'armateur et le négociant acquièrent la certitude qu'ils ne pourront être inquiétés par les belligérants, en se conformant à certaines conditions nettement déterminées.

Jusqu'à nos jours, les règles sur les prises maritimes étaient variables à l'extrême d'un pays à un autre, et même d'un moment à un autre dans le même pays. C'est lors de l'ouverture des hostilités que chaque belligérant faisait le plus souvent connaître aux neutres à quelles conditions il se jugerait en droit d'opérer des prises.

L'arbitraire régnait donc en maître sur ce point. Le commerce exige des règles plus sûres.

Aussi, quand la création d'une Cour internationale des Prises eut été décidée, l'Angleterre présenta la sage objection que voici : « Nous voyons bien cette juridiction per-

manente chargée de juger en dernier ressort, et de réformer, si besoin est, les décisions rendues par nos juridictions nationales ; mais encore voudrions-nous savoir de quels principes va s'inspirer cette Cour pour rendre des arrêts aussi importants, qui vont peut-être condamner l'interprétation donnée par les tribunaux britanniques aux coutumes incertaines de la mer. »

C'est en vue de préciser ces principes que fut réunie à Londres la Conférence navale de 1909. La lettre de convocation adressée, le 4 mars 1908, par Sir Francis Bertie, ambassadeur de S. M. Britannique à Paris, à M. Stephen Pichon, ministre des Affaires étrangères, en indique nettement le but : « Les discussions qui eurent lieu à La Haye, « lors de la dernière Conférence, ont démontré que, sur « diverses questions relatives à la guerre maritime, les « vues et la pratique des États sont divergentes..... On a « eu l'impression que l'institution de la Cour internationale « des Prises ne rencontrerait pas l'approbation générale « tant que régneraient l'imprécision et l'incertitude relati- « vement aux principes que la Cour, en connaissance des « appels portés devant elle, appliquerait aux questions de « haute importance touchant à la police et à la pratique « navale (1). » En conséquence, Sir Francis Bertie invitait le Gouvernement français à envoyer un délégué en vue de négocier et de conclure en arrangement.

(1) *Livre jaune français.* Documents diplomatiques, Conférence navale de Londres, 1908-1909.

Dix nations se firent représenter à la Conférence, qui se termina par la Déclaration de Londres du 26 février 1909. Les plénipotentiaires y ont passé en revue toutes les situations pouvant donner lieu à un droit de prise. Il n'ont pu toutefois se mettre d'accord sur les caractères, auxquels on reconnaîtrait la marchandise ennemie. Leurs décisions relatives au caractère ennemi du navire, au transfert de pavillon, à la contrebande absolue et conditionnelle, au blocus, à l'assistance hostile, au droit de visite et à la destruction des prises, ont été rédigées en 71 articles, dont l'ensemble, une fois ratifié par les gouvernements signataires, constituera le Code, que la Cour internationale de La Haye sera tenue d'appliquer (1).

L'entente semble donc à peu près complète ; mais reste la ratification par les Parlements ; et, peut-être, de ce côté, ne faut-il pas bannir toute inquiétude.

L'Angleterre, après avoir provoqué la réunion de la Conférence de Londres, semble le regretter aujourd'hui. Elle s'imaginait qu'elle parviendrait à imposer sa manière de voir aux autres pays ; mais elle se trouva seule contre neuf et dût s'incliner devant la majorité.

Aujourd'hui, dans les milieux maritimes britanniques, l'opinion semble fort excitée contre le texte de la Déclaration. Cinquante et un amiraux anglais ont adressé au premier ministre, M. Asquith, une protestation motivée contre

(1) Pour le texte de la Déclaration, voir *Livre jaune français*, *loc. cit.*

la Déclaration ; et la majeure partie de la presse soutient ce mouvement, en engageant le Parlement à ne pas ratifier (1).

Dans une lettre de protestation publiée par l'auteur, Lord Ellenborough rappelait récemment que le vieil adage romain « Inter arma silent leges » serait toujours vrai et que les diplomates n'auraient pas dû l'oublier.

Malgré une parole d'aussi mauvais augure, n'est-il pas permis d'espérer que cet essai d'entente internationale ne sera pas, malgré tout, sans produire un résultat utile ; et que le commerce pacifique pourra avoir désormais, en temps de guerre, d'autres garanties, pour sa sécurité, que le simple bon vouloir des belligérants ? (2).

(1) Voir dans le *Daily Mail* des 31 mai, 1er, 3, 5 et 6 juin 1911, les articles intitulés : Sea Law « made in Germany ».

(2) Cet espoir ne s'est pas réalisé jusqu'à ce jour. Dans sa séance du 12 décembre 1911, la Chambre des Lords, par 145 voix contre 53 a rejeté le « bill » tendant à ratifier la Déclaration. La défection de l'Angleterre va donc tout remettre en question ; et c'est fort regrettable : la situation présente est des plus dangereuses. L'incident de janvier 1912 entre l'Italie et la France, à la suite de la capture par les Italiens des vapeurs français « Carthage » et « Manouba » en montre la gravité. Au cours de l'incident, le *Daily News* formulait cette opinion, intéressante à relever dans la presse anglaise : « Si la convention de Londres et la Cour internationale des Prises avaient été en vigueur, il n'y aurait pas eu lieu à un conflit franco-italien ; il n'est que trop probable, d'autre part, qu'avant la fin de la guerre italo-turque, nous aurons d'autres disputes et plus graves, qui mettront en évidence le mal fait par la Chambre des Lords, lorsqu'elle rejeta le projet de loi sur les prises navales. » (*Echo de Paris*, 25 janvier 1912).

C. Le corsaire, avons-nous vu, n'est pas un pirate; il en est de même de celui qui se livre au commerce appelé traite des noirs. Cependant le droit international assimile la traite à la piraterie.

Cette assimilation n'est pas imposée par la nature des choses. Le pirate lèse directement les intérêts commerciaux de toutes les nations, en s'attaquant aux navires. Le traitant, lui, est un commerçant comme un autre, mais son acte de commerce doit être sévèrement réprimé pour un motif de morale élémentaire et non pas parce qu'il fait courir des dangers à la navigation.

D'où cette différence : les États trouvent dans leur propre loi les moyens de se défendre contre la piraterie; tandis qu'une convention internationale est nécessaire pour qu'un État ait le droit de saisir un navire étranger faisant le trafic des esclaves.

La Conférence anti-esclavagiste, tenue à Bruxelles le 2 juillet 1890, n'avait pas d'autre but (1).

La France n'a pu donner qu'une ratification partielle. Elle n'a pas voulu admettre le droit de visite, auquel elle s'est toujours refusée par crainte de voir un État, possesseur d'une puissante marine, profiter du droit de contrôle pour exercer sur mer une sorte de domination.

D. A la police générale des mers se rattache la protection

(1) La Conférence a créé à Zanzibar un bureau international maritime, chargé d'assurer l'exécution des décisions prises par la Conférence.

des lignes télégraphiques sous-marines. Les immenses longueurs de câbles actuellement immergées et abandonnées au fond des mers, hors de toute surveillance effective, ont obligé les nations à prendre des dispositions relativement à la protection de ces câbles.

La question se posa en 1863, quand plusieurs pays convinrent d'établir entre eux des lignes sous-marines ; il n'y fut pas donné suite. L'Institut de Droit international et l'*Association for the reform and codification* cherchèrent, dans leurs travaux particuliers, les bases d'une entente internationale. Ces bases ne furent fixées qu'en 1882, au cours d'une conférence diplomatique tenue à Paris ; et le 14 mars 1884, les représentants de vingt-six États signaient à Paris la Convention, qui assure la protection du réseau télégraphique sous-marin (1).

L'établissement et la surveillance des câbles sont placés sous le contrôle et la garantie des Hautes Parties contractantes.

Suivant l'article 2 de la Convention : « La rupture ou la « détérioration d'un câble faite volontairement ou par « négligence coupable, est punissable, sans préjudice de « l'action civile en dommages-intérêts. »

(1) La Convention a été promulguée par décret du 23 avril 1888 au *Journal officiel* du 25 avril 1888 et déclarée exécutoire à partir du 1er mai 1888. Antérieurement, le Parlement français avait voté, en conformité de la Convention, la loi du 20 décembre 1884, commentée par la circulaire ministérielle du 31 juillet 1888. *Bulletin officiel*, 1888, II, p. 151.

Si le délit est commis hors des eaux territoriales, la répression en incombe aux tribunaux de l'État auquel appartient le coupable ; mais le délit peut être constaté, sans distinction de nationalité, par « les officiers com-« mandant les navires de guerre ou les bâtiments spécia-« lement commissionnés à cet effet de l'une des Hautes « Parties contractantes. »

Si le délit a pour théâtre les eaux territoriales, la Convention ne s'applique plus ; et le délinquant est puni suivant la loi du pays baigné par ces eaux.

En cas de guerre toute protection cesse, malgré les tentatives qui ont été faites en vue de neutraliser les lignes appartenant à des Compagnies privées (1).

On cherche sans cesse à rendre cette protection plus complète et plus efficace. La commission anglaise des câbles a terminé récemment d'importants travaux destinés à servir de base à une entente internationale, qui aurait pour but de soustraire les lignes télégraphiques aux dangers que leur font courir les engins, trop souvent en mauvais état, des bateaux de pêche (2).

Des accords internationaux devront encore intervenir sur ce point ; car le monde entier est intéressé à ce que l'on supprime, autant que possible, les causes pouvant

(1) Voir à ce sujet dans le *Journal de droit international privé* de 1898, les articles signés T. E. Holland et A. Porter Morse p. 648 et 699.

(2) Le *Droit maritime*, 1re année, p. 556.

provoquer des ruptures de communication télégraphique entre les divers continents.

2. — *Règles de navigation. — Routes à suivre Feux. — Signaux*

Il ne suffit pas que la police générale des mers soit faite de façon satisfaisante. Que le navire de commerce n'ait pas à redouter, malgré son défaut complet de moyens de défense, d'être arrêté et molesté, c'est fort bien ; mais cette protection contre les intentions malveillantes des tiers ne rend encore qu'incomplète la sécurité des mers. Il fallait également réduire au minimum les chances de collision, et, dans ce but, créer la réglementation des routes à suivre.

Sur l'étendue des eaux, les routes se croisent à l'infini, et leur détermination ne peut être que toute relative, basée sur la position respective des bâtiments en présence. La mise en œuvre de conventions internationales, signées de tous les États maritimes, s'imposait pour rendre obligatoires les mêmes évolutions dans les mêmes cas, afin de permettre aux navires de s'éviter sûrement. Ce n'est cependant pas sous la forme d'une entente internationale que la réglementation de cette question apparût la première fois en France ; mais sous la forme d'une convention bilatérale, qui fut passée en 1848 entre la France et l'Angleterre.

Cette convention, fort rudimentaire, ne traitait que de

quelques détails relatifs à l'éclairage des navires à vapeur (1).

La convention avait été complétée et revisée à plusieurs reprises, quand les deux États contractants, ayant apprécié les avantages de la réglementation de ces points, insistèrent auprès des autres puissances, et obtinrent de quinze d'entre elles, en 1879, leur adhésion aux règles de route, qu'elles adoptèrent au moyen de règlements particuliers conformes.

L'entente, ainsi ébauchée, se transforma en accord définitif lors du Congrès de Washington. Ouverte le 16 octobre 1889, la session se clôtura le 31 décembre de la même année, après avoir vu voter par les représentants de vingt-huit États des résolutions qui ont été soumises à l'approbation des gouvernements respectifs.

Le Congrès de Washington eut, en France, pour résultat, de faire remplacer le règlement du 1er septembre 1884, alors en vigueur, par le décret du 21 février 1897, qui n'est que la reproduction des principales résolutions du Congrès.

Dans le courant de l'année 1909, l'autorité maritime anglaise a songé à reviser le règlement international qu'elle jugeait insuffisant. L'accélération des vitesses et

(1) La France et l'Angleterre considéraient cette réglementation comme de la plus haute importance. Une circulaire ministérielle du 17 janvier 1852 prescrit aux navires français d'être munis du règlement adopté pour prévenir les abordages (*Bulletin officiel réformé de la marine*, tome XIII, p. 337).

les progrès nautiques nécessitent la revision, dont l'Amirauté anglaise a pris l'initiative et qu'elle cherchera à faire aboutir par la voie diplomatique.

Aux règles de barre a été adjoint un code international de signaux, créé pour permettre aux navires de correspondre entre eux ou avec les postes de terre, suivant un langage conventionnel exprimé par des pavillons ou des appareils sonores.

Le Congrès de Washington s'en était préoccupé, et avait indiqué quels signaux devaient être faits par un bâtiment pour demander du secours, pour signaler sa présence en temps de brume ou pour aviser un autre navire des manœuvres qu'il se préparait à exécuter.

La mise en service du Code international des signaux actuel a été ordonnée en France par le décret du 5 juillet 1900 (1).

Les mêmes dispositions ont été prises pour les signaux de nuit, c'est-à-dire les feux, dont les couleurs et les conditions de visibilité ont été soigneusement fixées.

Pour faire respecter ces conventions, dont l'observation intéresse tant de vies humaines, il convenait d'y apporter une sanction. Cette tâche a été dévolue, en ce qui nous concerne, à la loi pénale du 10 mars 1891, qui répond aux

(1) Le Comité central des Armateurs de France vient de publier une édition illustrée en couleurs des signaux internationaux. Cette édition est destinée à rendre les plus grands services aux marins en leur facilitant l'intelligence des dispositions souvent trop complexes des décrets.

vœux exprimés par le Congrès international du commerce et de l'industrie, tenu à Paris en 1889, et par le Congrès de Washington. Depuis 1891, sont qualifiées délits et, comme tels, punies de peine d'amende et d'emprisonnement, les infractions aux règlements relatifs aux routes à suivre, aux feux et signaux. Ces peines frappent le capitaine, maître ou patron, ayant la conduite du navire, et l'armateur, qui a négligé de pourvoir le bâtiment des engins réglementaires.

De ce côté, rien semble n'avoir été négligé pour assurer l'exécution des mesures de sécurité ; et d'ailleurs, mieux que toutes les dispositions pénales, le souci de la sécurité personnelle plus fort que l'égoïsme commercial, en est le meilleur garant.

3. — *Autres conventions*

Les questions les plus diverses ont attiré l'attention des puissances et ont fait l'objet d'ententes internationales. La plupart ont été visées dans ces conventions bilatérales, si fréquentes de nos jours entre États, et qui portent les noms variés de « traités de commerce et de navigation » ou de « traités de paix, d'amitié et de commerce. »

A. Les plus nombreuses sont les conventions postales, qui règlent le transport des lettres et des colis postaux, au moyen des services internationalisés des paquebots-poste, et les conventions consulaires, qui précisent les pouvoirs

de juridiction et les immunités des consuls d'un État sur le territoire d'un autre État.

B. Plus importants, à notre point de vue, sont les accords intervenus en matière de police sanitaire. Leur rôle premier est de protéger les États non contaminés de la contagion des épidémies, et en particulier du choléra et de la peste, qui, inconnus en temps normal dans nos contrées occidentales, y sont parfois importés et propagés par les navires et leurs cargaisons.

L'honneur de l'initiative, prise en vue d'employer contre ces fléaux des moyens de protection uniformes, appartient à la France : la première conférence fut réunie à Paris en 1851. Elle fut suivie des Congrès de Constantinople en 1866, de Vienne en 1874, de Rome en 1885, de Venise en 1892. Il en résulta la création : à Constantinople, d'un Conseil supérieur de santé ; en Égypte d'un Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire. Placés aux portes de l'Orient, ces conseils sont chargés de veiller à ce que le choléra et la peste ne s'étendent pas au-delà de leurs foyers habituels.

La Conférence de Venise vit signer le 30 janvier 1892 entre les États européens une convention concernant les mesures de protection à prendre. C'est d'après elle que fut rédigé le règlement français de police sanitaire du 4 janvier 1896.

Depuis cette époque, des congrès ont été réunis à Dresde en 1893, à Paris en 1894 et 1903. A cette dernière réunion a été votée, le 3 décembre 1903, la Convention

sanitaire internationale, qui remplace la Convention de Venise, et réglemente actuellement la matière. Elle décide la création à Paris d'un Office international de la Santé ; dont la principale mission est de recueillir des renseignements sur la marche des maladies contagieuses. Elle classe les navires en contaminés, suspects et indemnes ; et indique les dispositions à prendre en chaque cas. Surtout, elle fixe la durée des quarantaines, et ce dernier point n'est pas le moins intéressant pour le commerce maritime.

En effet, outre leur efficacité préservatrice, les conventions sanitaires rendent les plus grands services aux négociants. Jadis, chaque État fixait pour se garantir des quarantaines de durée très variable, mais, à coup sûr, toujours exagérée ; d'où mise en observation des navires suspects durant un délai trop long, qui se traduisait pour le négociant par des pertes pécuniaires considérables. L'unification des mesures préventives a eu pour résultat, en établissant partout les mêmes quarantaines, de leur assigner des durées suffisantes, mais raisonnables, dépourvues de cette rigueur abusive, que montraient certains États, au grand dommage du commerce international.

VII. — Autres points sur lesquels l'unification s'impose

La seconde moitié du XIX^e^ siècle a donc bien été l'ère des ententes internationales. A ce moment s'est manifestée une

tendance jusqu'alors inconnue : toutes les fois qu'une question humanitaire a été agitée, on a vu disparaître, autant qu'il était possible, les questions égoïstes de nationalité ; et l'effort commun en vue d'arracher aux flots des vies humaines, ou d'enrayer des abus, a été suivi de succès. Mais combien encore ne reste-t-il pas à faire ?

1. — *Sécurité de la navigation*

A. En la matière même de la sécurité nautique, où cependant tant de progrès ont été réalisés, que de points demandent une réglementation générale !

Pourquoi laisser à chaque État le soin d'établir ses phares d'après des règles à lui personnelles, différentes de celles adoptées par l'état voisin dans la mer voisine ou parfois dans la même mer? Pourquoi ne ramènerait-on pas les phares à un certain nombre de types bien déterminés ; et n'adopterait-on pas une classification uniforme, basée sur leur puissance et leur visibilité ?

Une solution analogue s'impose pour le balisage, qui prend, de nos jours, une importance considérable. On a partout tendance à remplacer les anciens pontons, qui signalaient au large les bancs rocheux, par des bouées lumineuses d'un entretien plus simple et moins dispendieux. C'est également le système rêvé pour les chenaux sinueux, susceptibles de se déplacer.

Le Congrès de Washington de 1889 s'était occupé d'un système uniforme de bouées et balises et le chapitre XII de

ses résolutions contient à ce sujet des propositions intéressantes. Elles n'ont été suivies jusqu'à présent d'aucun résultat pratique, pas plus que les décisions du Congrès de la marine marchande tenu à Paris en 1900 et que celles du Congrès maritime international de Monaco, qui avaient inscrit à leur programme l'étude de cette question.

Il nous semble aussi que la protection des balises devrait être assurée par des ententes internationales; car, à défaut d'entente, l'État propriétaire des bouées se verra souvent sans moyen d'action contre le navire, battant pavillon étranger, qui, par abordage, aura été, au large, l'auteur de dégradations importantes.

B. Les règles de route, quelque complètes qu'elles soient maintenant, semblent bien insuffisantes en certains cas. Les modes de direction des navires sont si parfaits qu'il leur est possible de suivre de façon très exacte une route tracée d'avance, dont ils ne s'éloignent plus. Sur les grandes lignes commerciales, où la concurrence est acharnée, les steamers cherchent à distancer leurs rivaux ; et, pour gagner du temps, adoptent invariablement la ligne droite avec le maximum de vitesse; si bien qu'en pareilles circonstances, les grands paquebots peuvent être considérés comme se suivant dans un même sillage, et, sur les lignes très fréquentées, on a sans trop d'exagération, comparé les navires à des séries de trains express, qui seraient lancés à toute vitesse sur une voie unique.

Les risques d'abordage augmentent avec les vitesses,

surtout quand les « lignes » suivies croisent des parages fréquentés par un grand nombre d'autres navires.

Depuis bientôt trente ans, un capitaine de frégate, M. le commandant Albert Riondel, dont les conceptions humanitaires méritent d'être rappelées ici, n'a cessé de protester contre un état de fait aussi périlleux et aussi regrettable (1). Il propose d'y apporter remède au moyen de ce qu'il appelle le système des *rails maritimes*, c'est-à-dire au moyen de « l'établissement de routes obligatoires « d'aller et de retour, non seulement dans les eaux locales, « mais sur tous les points du globe, après entente et « études préalables. » Son projet comprend, en outre, la création « d'une loi pénale internationale pour réprimer la « vitesse immodérée des vapeurs, des paquebots-poste « surtout, dont la désobéissance constante est encouragée « par la concession des primes. »

Le commandant Riondel demande encore, que pendant le temps de la pêche, la circulation des paquebots soit interdite sur le banc de Terre-Neuve.

Malheureusement, ces propositions trouvent un obstacle dans la lutte commerciale de plus en plus âpre, où les questions de rapidité tiennent la première place, et elles

(1) En 1884, le commandant Riondel, sous le pseudonyme de Albert du Hailly, émut les milieux maritimes, en faisant paraître une brochure sur « la collision du paquebot français *Saint-Germain* avec le *Woodburn* remorqué par le *Recovery* » brochure dans laquelle il montrait l'insuffisance des règlements internationaux en vigueur pour éviter les abordages.

semblent, pour cette raison, ne pas devoir triompher de sitôt.

Pour parer à un danger trop évident, le Gouvernement français avait, dans ces dernières années, proposé à un représentant des armements anglais d'étudier s'il n'y aurait pas lieu de modifier les routes de mer des paquebots transatlantiques, afin d'éviter l'encombrement des parages de pêche de Terre-Neuve et ses dangers. Pour des motifs de concurrence, les compagnies anglaises ont répondu qu'il était impossible de changer la direction de leurs routes et leur réponse fut notifiée au Gouvernement français par le Board of Trade (1). Il est regrettable que l'essai d'entente proposé n'ait pas abouti; car elle eut, outre l'utilité immédiate qu'elle présentait, créé un précédent dans une question qui, d'ici peu de temps, devra se voir réglementer, dans un intérêt général.

C. Les marins peuvent parfois se trouver exposés à un danger particulier. L'armateur, dans un but d'économie, cherchera, peut-être, à faire durer un navire le plus longtemps possible au point d'en compromettre la solidité ; ou bien, il ne le pouvoiera pas des instruments nautiques et des engins de sauvetage suffisants; ou encore, dans un but de lucre, il chargera une cargaison supérieure à la limite normale et modifiera ainsi les qualités de navigabilité du bâtiment.

(1) La *Belgique maritime et coloniale*, 13 mars 1910, n° 37, col. 352.

Le Congrès de Washington de 1889 s'était occupé des moyens les plus propres à assurer, sur ces points, la sécurité des équipages ; mais il n'avait pu exprimer que des vœux relativement aux règles de navigabilité. Quant aux marques de la charge à laquelle les navires devraient être restreints, le chapitre III des résolutions du Congrès était ainsi rédigé : « La Conférence croit que, malgré les « avantages qui résulteraient de l'introduction d'un sys- « tème uniforme de marque de charge, cette question « n'est pas mûre pour la Conférence et qu'il y a lieu de « laisser aux gouvernements des diverses puissances « maritimes le soin de la faire sortir à effet. »

Les grandes puissances se sont conformées à ce vœu ; et, particulièrement en France, la loi très moderne du 17 avril 1907 a, dans son article 1er, établi des prescriptions impérieuses, qui concernent la navigabilité des navires, l'habitabilité et la salubrité des locaux. Elle ordonne que le bâtiment de mer soit pourvu des instruments nautiques, du matériel médical, des appareils de sauvetage suffisants. Enfin, elle fixe le calcul du tirant d'eau maximum et les marques de ce maximum.

Mais ce ne sont là que des législations particulières, et leur application n'est pas suffisamment généralisée. Quelques navires étrangers peuvent y échapper ; et c'est ce qui arrive en pratique, si l'on en croit les termes d'une circulaire du 5 janvier 1911. Le Ministre de la Marine rappelle à ses agents que, suivant l'article 3 du Code civil, les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent

le territoire, et qu'ils doivent faire en sorte qu'aucun navire étranger puisse quitter un port français sans s'être conformé aux dispositions légales sur la sécurité de la navigation maritime.

De telles situations seraient inconnues, si des conventions internationales ordonnaient dans tous les pays d'aussi sages prescriptions.

A la réglementation du maximum de charge se rattache étroitement celle du jaugeage, dont les modes d'évaluation devront être uniformisés, afin de servir de base à la fixation du maximum autorisé. Chaque pays a sa manière de calculer les jauges. Les règles de jaugeage recommandées par la Commission internationale de Constantinople en 1873 n'ont été que fort peu suivies ; d'où la confusion actuelle, qui ne saurait longtemps durer, car les inconvénients considérables qui en résultent ne sont que trop connus.

2. — *Télégraphie sans fil maritime.*

A côté de ces questions déjà anciennes, celle de l'application en marine des découvertes de la télégraphie sans fil se recommande à l'attention par sa nouveauté et par la révolution qu'elle est destinée à accomplir dans les milieux maritimes.

On se rappelle l'enthousiasme qui saisit l'Amérique et l'Europe quand on apprit que le 23 janvier 1909 le paquebot *Republic* venait de couler dans un abordage avec la

Florida ; mais que, grâce à la télégraphie sans fil, tout l'équipage et plus de 700 passagers avaient pu être sauvés. Le télégraphiste du *Republic* avait eu, en effet, le temps d'envoyer des signaux de détresse. Les paquebots *Baltic* et *Lorraine* se trouvaient dans ces parages ; leurs appareils enregistrèrent les signaux ; et l'arrivée rapide de ces deux navires sur les lieux de l'abordage avait permis de sauver bien des vies humaines.

C'était la première fois qu'une catastrophe de ce genre était évitée, grâce à la T. S. F. Depuis lors, le monde aussi rapide à se blaser qu'à s'enthousiasmer, s'est familiarisé avec cette idée et ne s'en étonne plus, alors que la T. S. F. continue plus que jamais son œuvre de sauvetage et surtout de préservation. Car, c'est comme instrument de protection que les inventeurs lui ont découvert son plus beau rôle.

Deux ingénieurs de la marine italienne, MM. Bellini et Tosi ont inventé un appareil récepteur, qui permet de repérer exactement la situation d'un poste émetteur d'ondes hertziennes. Par temps de brouillard, il suffit qu'un navire émette des ondes à intervalles réguliers, pour que les navires situés dans un certain rayon, connaissent non seulement son approche, mais encore sa situation exacte par rapport à eux.

C'est, pour l'avenir, la solution du problème de la marche en temps de brume. Les premières expériences faites sur la ligne du Hâvre à New-York par le paquebot *Provence* de la Compagnie Générale Transatlantique, ont été si satis-

faisantes que le nouvel appareil avertisseur Bellini-Tosi a été adopté par la plupart des grandes compagnies de navigation.

Prenant l'initiative d'un mouvement qui sera, sans doute, suivi à l'étranger, le Ministère des Travaux Publics français vient, au cours de l'année 1911, de décider l'établissement de trois signaux de brume hertziens, l'un à Ouessant, l'autre à l'île de Sein, le troisième au cap de la Hève. Désormais, les navires munis d'un poste récepteur, pourront, en toute sécurité, approcher ces écueils par les temps les plus brumeux, assurés qu'ils seront d'être avertis en temps voulu de leur dangereux voisinage.

Le caractère très particulier de cette nouvelle façon de correspondre au loin, exige une réglementation fort minutieuse, et qui ne peut être qu'internationale, étant donnée la nature même du phénomène. Une organisation particulière à chaque État en annulerait toute l'utilité pratique.

Déjà, un alphabet unique est employé pour les communications nautiques (1). Il faudra, en plus, créer, à la charge de celui qui reçoit une dépêche, l'obligation de la porter à la connaissance de qui de droit, surtout quand elle porte avis d'un sinistre ou d'une demande de secours.

(1) La Convention radiotélégraphique de Berlin (13 mai 1910) a réglementé la transmission des radiotélégrammes. Mais déjà les progrès de la T. S. F. rendent sa revision urgente et, au mois de juin 1912, une nouvelle Commission internationale doit se réunir à Londres dans ce but.

Mais la télégraphie sans fil ne rendra vraiment les services que l'on est en droit d'espérer d'elle que le jour où une convention internationale obligera tous les navires au-dessus d'un tonnage déterminé à avoir à leur bord des appareils émetteurs et enregistreurs d'ondes.

Les États-Unis et l'Angleterre en ont montré la nécessité ; les premiers en frappant d'une amende de 5.000 dollards les bâtiments de mer, tant nationaux qu'étrangers, pouvant transporter plus de cinquante personnes, qui quitteraient un port de l'État sans être munis d'appareils de T. S. F. d'une portée minima de 100 milles ; la seconde en frappant d'une amende de 1.000 livres le bâtiment qui commettrait cette infraction dans le Royaume-Uni (1).

3. — *Pilotage*

Le pilotage est réglé en France par le décret organique du 12 décembre 1806. Ce décret a été étudié et rédigé d'une façon vraiment remarquable : ses rédacteurs ont été les dignes continuateurs de l'auteur de l'Ordonnance de 1681.

Mais aujourd'hui, il est bien vieux. En 1806, on ne connaissait ni les bateaux à vapeur, ni l'électricité, ni les chemins de fer. On peut trouver surprenant que l'on parle de chemins de fer, quand il s'agit de pilotage. Et cependant, pour la conduite des pilotes, il faut tenir compte des

(1) *Belgique maritime et coloniale*, n° 3, 17 juin 1910, col. 72.

modifications qui se sont produites dans le prix des transports par terre et ne plus allouer les anciens tarifs.

Tout le monde est d'accord pour demander le changement de cette réglementation vieille de plus d'un siècle. Armateurs, capitaines, pilotes, tous critiquent l'état de choses actuel et s'en plaignent. Bien souvent des projets de règlements ont été mis à l'étude ; mais jusqu'ici rien n'a pu aboutir : les intérêts sont trop nombreux, trop divers.

Il faut cependant s'attendre à une modification profonde de cette organisation. Il y aura lieu, naturellement, d'examiner ce qui se passe chez les autres peuples, et presque dans chaque port, et d'emprunter à chacun ce qu'il a de mieux.

D'ailleurs, les conditions du pilotage sont, grâce au perfectionnement du balisage et de l'éclairage, entièrement modifiées.

Les navires employés au service du pilotage subissent eux aussi la loi commune. On ne peut comparer les côtres actuels avec les anciennes chaloupes, si primitivement aménagées, avec lesquelles les vieux pilotes de nos côtes ont accompli tant de prouesses et opéré tant d'héroïques sauvetages. Bientôt, comme dans d'autres pays, des bateaux munis de propulseurs mécaniques permettront aux pilotes de prêter plus commodément leur concours aux navigateurs.

Il y aura des questions à étudier alors : limites des

eaux du pilotage obligatoire (1) ; limite des taxes, égalité des taxes; toutes choses qui devront être examinées de très près, au point de vue de l'humanité, de la nationalité, des intérêts généraux et particuliers, du commerce des ports dont l'accès est plus ou moins facile, et de l'intérêt des pilotes, gens si méritants et qui rendent de si grands services aux navires.

On sait d'ailleurs que chacun de nos cinq arrondissements maritimes a son règlement particulier, et cette diversité de situation, à l'intérieur même de nos frontières, rend encore plus désirable qu'une réglementation uniforme finisse par s'établir dans tous les pays, où le permet la similitude des conditions dans lesquelles se pratique le pilotage.

4. — *La tonne de mer*

Les transactions multiples auxquelles se prêtent les cargaisons exigent qu'on emploie universellement le même mode de calcul pour déterminer les quantités de marchandises chargées à bord. L'unité de mesure en matière d'affrétement est le tonneau de mer. Malheureusement tous les

(1) En l'état actuel de notre jurisprudence, le navire français, à destination d'un port français, est tenu de recevoir à son bord le premier pilote de ce port, qui se présente, pour le guider, à quelque distance que ce soit en mer, et même dans les eaux étrangères. (Cass. civ. 16 janvier 1866, Sirey, 1866. I. 112; 24 février 1886, Dalloz, 87. 1. 73.

pays ne sont pas d'accord sur la valeur à donner à cette unité.

En France, la valeur en a été fixée par un décret du 25 août 1861. Le texte se présente sous la forme d'un tableau, qui indique pour chacune des principales matières faisant l'objet des affrétements, la composition du tonneau de mer, représenté par son poids en kilogrammes. En principe le tonneau de mer français est de 1.000 kilos, alors que beaucoup d'autres nations adoptent un poids différent : tel est, par exemple, le cas de la Grande-Bretagne, qui fixe à 1.015 livres anglaises le poids de la tonne de charbon.

Il serait utile qu'une même règle s'imposât sur ce point à tous les pays, de telle sorte que, lorsqu'on parle d'un affrétement d'un certain nombre de tonnes, il ne soit pas besoin de plus amples détails pour préciser la quantité de marchandises transportées.

On éviterait ainsi, en pratique, bien des erreurs. Mais il ne faut pas oublier que, pour qu'elle se produise, cette unification en suppose auparavant une autre, dont l'importance est encore plus grande, et dont il a été maintes fois question : l'admission par le monde entier du même système métrique.

C'est la condition première et indispensable d'une réglementation universelle de la tonne de mer.

Les progrès scientifiques ont transformé le monde en un vaste marché presque unique. Le négoce tient peu compte des frontières politiques et court là où l'argent

l'appelle. Si les États sont, comme ils le doivent être, désireux de favoriser au plus haut degré le trafic international et leurs rapports commerciaux avec l'étranger, il convient qu'ils s'attachent à faire disparaître de leur territoire toute singularité particulière de mesures administratives et de police intérieure, qui éloignerait les navires appartenant aux nations rivales. L'unification de toutes les questions qui précèdent doit se poursuivre au moyen d'ententes internationales : le développement du marché mondial est à ce prix.

CHAPITRE III

INSTRUMENTS CRÉÉS EN VUE DE PRÉPARER L'UNIFICATION (VOIES ET MOYENS)

Les premières tentatives vers l'unification du droit maritime commercial n'avaient donné aucun résultat. Et cependant quelques-unes des règles votées étaient incontestablement excellentes et capables de faire disparaître le malaise général dont souffrait le commerce maritime. Pourquoi donc demeuraient-elles à l'état théorique, sans faire le pas définitif qui les eut transformées en lois ?

Il faut, semble-t-il, en rechercher la cause principalement dans deux raisons : la première est que les travaux des congrès embrassaient toujours un trop vaste cercle, tout le droit maritime s'y trouvait passé en revue, critiqué, corrigé.

Le Congrès de Gênes de 1892, par exemple, était divisé en quatre sections distinctes : la première s'occupait spécialement du crédit maritime ; la seconde des avaries et du connaissement ; la troisième des assurances maritimes ; la quatrième de l'abordage, de l'assistance et

du sauvetage. Sur chacun de ces points furent prises de longues résolutions, si bien qu'à la clôture du Congrès, on se trouvait en présence d'une sorte de nouveau code, qui eut constitué, pour la plupart des législations, une révolution complète, si on avait tenté de les modifier dans le sens des règles votées par le Congrès. C'était l'échec assuré.

Une autre cause contribua à l'insuccès. Il ne suffisait pas d'adopter des résolutions dans les Congrès, et de recevoir des gouvernements la vague promesse qu'ils s'occuperaient de transformer en lois les projets élaborés. Cependant, cela fait, les promoteurs du mouvement d'unification semblèrent considérer leur tâche comme terminée, alors qu'au contraire allait débuter la partie la plus difficile, celle de la réalisation pratique. Il eut fallu avoir des comités permanents chargés de poursuivre auprès des gouvernements l'œuvre commencée, en ne laissant pas un instant de répit jusqu'à ce qu'un résultat fût atteint.

Quelles qu'en soient les causes, tout l'effort de tant de bonnes volontés demeurait stérile.

1. — Le comité maritime international

1. La situation menaçait de s'éterniser sans espoir, quand, en mai 1896, quelques jurisconsultes, pénétrés de la nécessité d'unifier le droit maritime, se concertèrent en

vue d'étudier les moyens les plus propres à faire aboutir leurs projets. Ils se réunirent sous la présidence de Son Excellence M. Beernaert, Ministre d'État et président de la Chambre des Représentants de Belgique, qui était tout désigné pour tenir cette place à leur tête, à raison de sa haute situation et du rôle considérable qu'il avait joué, depuis le début de sa carrière politique, chaque fois qu'il avait été question, quelque part dans le monde, d'une œuvre généreuse et désintéressée tendant à réduire les occasions de désordre et de conflits.

De cette réunion sortit tout un programme, dont les auteurs s'empressèrent de mettre immédiatement une partie à exécution.

Ils décidaient de former dans chaque pays des associations nationales, constituant un centre d'action parmi les intéressés, jurisconsultes, armateurs, négociants, assureurs. L'unité de travail et la cohésion entre ces associations seraient assurées par un groupement central : le Comité maritime international. Et, séance tenante, ils désignèrent les premiers membres de ce Comité (1).

(1) Ce furent MM. Asser, professeur à l'Université d'Amsterdam ; Autran, avocat à Marseille ; A. Beernaert, Ministre d'État de Belgique ; Clunet, avocat à la Cour de Paris ; Desjardins, avocat général à la Cour de cassation de France ; Louis Franck, avocat à Anvers ; Charles Lejeune, courtier d'assurances à Anvers ; Lyon-Caen, professeur à la Faculté de droit de Paris ; De Martens, professeur à l'Université de Saint-Pétersbourg ; Edmond Picard, avocat à la Cour de cassation de Belgique ; Rahusen, avocat et dispacheur à Amsterdam ; Dr Sieveking, président de la Cour Suprême hanséatique ;

Leur programme prévoyait également la réunion de congrès, dont le rôle serait de faire la lumière sur les points en discussion et de créer des accords.

Là ne devaient pas se borner les fonctions du Comité maritime; et c'est en cela que consiste sa principale originalité. Lorsque l'accord entre les représentants des associations nationales se serait produit sur un point, le Comité se chargerait de proposer les projets de lois à l'attention des gouvernements, et de ne négliger aucun moyen pour parvenir à créer des ententes internationales, qui sont, en définitive, le dernier but visé.

Le programme, malgré sa complexité aussi réelle qu'apparente, ne s'en est pas moins réalisé, comme il avait été prévu. La Belgique, prenant la tête du nouveau mouvement, ainsi qu'elle l'avait toujours fait dans les occasions précédentes, voulut donner l'exemple ; et, sitôt la création du Comité maritime achevée, une association nationale belge se constituait et ouvrait sa première séance le 22 novembre 1896. Les Pays-Bas la suivirent peu après dans cette voie. La France, estimant qu'elle ne devait pas rester en dehors d'une œuvre, à laquelle elle n'avait cessé d'être favorable, s'empressa le 2 juin 1897, de constituer une association française du droit maritime (1).

Jules Wrancken, ancien bâtonnier de l'ordre des avocats à Anvers ; John Westlake, professeur de droit international à Cambridge.

(1) Neuf membres ont été nommés pour composer le bureau : Président d'honneur : M. Darlan, garde des Sceaux; président : M. Lyon-Caen, professeur à la Faculté de droit de Paris ; vice président : M. Marais,

Dès le début, le Gouvernement français marqua l'intérêt qu'il portait à l'œuvre entreprise en faisant présider la première séance par le Garde des Sceaux. Cet intérêt, depuis lors, ne s'est jamais relâché ; et quand, en 1900, le Comité réunit son Congrès à Paris, le Président de la République, alors M. Loubet, tint à recevoir à l'Elysée, en témoignage de sa sympathie, les délégués des diverses associations nationales, qui s'étaient fait représenter à ce congrès. Il ne faisait d'ailleurs, en cela, qu'imiter l'exemple du Roi des Belges, lors de la réunion d'Anvers en 1898.

Depuis l'année 1896, le Comité maritime a vu se former autour de lui des groupements nationaux de plus en plus nombreux. Six pays se trouvaient représentés au premier Congrès à Bruxelles en 1897, — treize à Hambourg en 1902 —. Au dernier Congrès, celui de Paris, en octobre 1911, seize nations (1) se réunissaient sous les auspices du Comité pour concourir à l'œuvre commune. C'est dire qu'aucun

avocat à la Cour d'appel de Rouen ; membres : M. Clunet, avocat à la Cour d'appel de Paris, M. Montier, directeur général de La Foncière-Transport, M. Musnier, administrateur de la Cie des Messageries Maritimes, M. de Valroger, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation ; secrétaire général : M. Autran, avocat à Marseille ; secrétaires généraux adjoints : M. Govare, avocat à Dunkerque, M. de Grandmaison, avocat au Hâvre, M. Verneaux, chef du contentieux des Messageries Maritimes.

(1) Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, États-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Japon, Norwège, Pays-Bas, Portugal, République Argentine, Suède.

grand peuple n'y est plus étranger ; et, à cette liste déjà longue viendront encore s'ajouter d'autres pays.

En Angleterre, le mode d'organisation fut un peu différent de celui des autres groupes. L'Association anglaise ne fut pendant longtemps qu'une branche de l'*International Law Association* qui, dans son assemblée générale du 2 décembre 1897, avait fondé, dans son sein, le *Maritime Law Comittee*, avec la mission de se mettre en rapport avec le Comité maritime international. A la veille du Congrès de Brême de 1909, l'Angleterre s'est ralliée au système des autres pays, et une association nationale distincte s'est constituée avec, pour président, le Lord Chief Justice, Lord Alverstone.

Tels sont les organismes, qui ont servi dans les dernières années, à poursuivre et à atteindre, dans une mesure déjà satisfaisante, l'unification du droit maritime.

Il convient de rappeler ici que cette unification était loin de constituer une idée nouvelle, quand elle fut reprise par le Comité maritime. Ce qu'il y eut de nouveau et de vraiment remarquable dans l'œuvre du Comité, ce fut sa façon d'envisager la situation, et les moyens employés par lui pour transformer un désir universel, presque un rêve, en une réalité.

Les premiers juristes qui s'en occupèrent, avaient commis une erreur manifeste. Partant de ce point de vue qu'une loi unique était nécessaire, ils avaient cru possible de procéder comme on le fait pour doter une nation d'une loi nouvelle. Ils aboutirent ainsi à présenter un code interna-

tional créé par eux de toutes pièces. Bientôt, il fallut se rendre à l'évidence ; les législations nationales ne pouvaient pas rompre aussi aisement avec leur passé, pour se courber d'un coup sous les règles théoriques délibérées par les jurisconsultes.

Le Comité maritime s'inspira de considérations toutes différentes. Il cherche, avant tout, à éviter les idées utopiques. Au lieu de construire des règles de théorie pure, il s'occupe de rechercher les principes propres à chaque pays. S'appuyant sur cette base stable, il s'ingénie à établir une opinion moyenne, la plus conforme aux intérêts de tous et aux nécessités commerciales.

Loin de créer, il se borna à harmoniser. Aussi son œuvre prit-elle un caractère différent de celle de ses devanciers. Il ne construit pas d'un coup un code international complet : il prend les questions les unes après les autres en s'emparant d'abord des plus urgentes. Embrassant moins, il devait réussir plus facilement.

Un autre mérite du Comité maritime a été de savoir profiter des travaux antérieurs. D'ailleurs, dès leurs premières délibérations, les membres fondateurs indiquaient nettement leur intention de s'en servir dans une large mesure.

Il convient de ne pas se méprendre, à ce sujet, sur le sens de ce qui est indiqué ici. Il a été exposé plus haut qu'aucun résultat vraiment utile n'avait été obtenu avant l'apparition du Comité. Il ne faudrait pas en conclure que les travaux des associations et des congrès antérieurs ont

une valeur négligeable. Leur influence a été, au contraire, fort grande, en mettant au point des quantités de questions. Ils ont eu le travail aride et ingrat du début. Au milieu de la complexité des règles multiples, il a fallu analyser, comparer, rechercher l'idée directrice commune sous les formes diverses, dont elle se revêtait, en un mot, amorcer la voie vers la règle idéale à faire triompher.

Si le Comité international a obtenu d'admirables résultats, il le doit, — outre son mérite personnel qui, on le sait, n'est pas médiocre, — aux travaux précédents, qui lui ont facilité la tâche, en évitant les tâtonnements et les erreurs du début.

D'ailleurs, l'activité des autres associations n'a pas, comme on pourrait le croire, diminué d'intensité depuis la création du Comité. Comme par le passé, elles continuent leur œuvre ; et si le Comité a pu avoir quelque influence sur elles, ce ne put être que pour leur donner un regain de vigueur. La meilleure preuve s'en trouve dans ce fait que les membres du Comité maritime appartiennent également la plupart aux autres associations, ce qui contribue encore à orienter les divers groupements vers un même but (1).

C'est donc, de ce côté, l'accord le plus parfait. Les efforts sont confondus pour atteindre le résultat désiré. Le mérite est égal, et tous doivent avoir leur part de l'honneur attaché à la réussite d'une telle entreprise.

(1) Pour n'en citer que quelques exemples : M. Beernaert est président de l'International Law Association ; M. Clunet, président de l'Institut de droit international.

Il y a lieu d'y associer tous ceux qui, même sans poursuivre spécialement l'unification, cherchent par un moyen quelconque, à atténuer les conflits de lois. Nous avons fait, en son temps, la critique des systèmes, qui reposent sur une idée autre que celle de la loi unique. Il convient de reconnaître que malgré l'échec que ces systèmes sont appelés à subir, leur influence est utile et ne doit pas être dédaignée. Ils contribuent dans leur rayon à faire la lumière. Leur action est parallèle à celle qui nous occupe ; et, en cherchant à réduire les conflits de lois d'une manière ou d'une autre, ils atténuent les discordances, et préparent un terrain d'entente, c'est-à-dire la base même de l'unification.

2. Comment fonctionne le Comité maritime international et les associations affiliés ; et comment se sont-ils conformés au programme, tracé dès le premier jour ?

L'article 1^er^ des statuts du Comité en indique la mission. Il porte que le Comité se propose : *a*) de contribuer par ses conférences, ses publications et autres travaux à l'unification du droit maritime ; *b*) de provoquer la création d'associations nationales pour l'unification du droit maritime ; *c*) de maintenir entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante (1).

Le Comité maritime donne l'impulsion et la direction générale. Il décide quelles questions seront portées à

(1) Voir aux annexes I, les statuts du Comité maritime international.

l'ordre du jour de ses travaux ; puis, cette décision prise, il soumet le point de droit à l'étude des associations nationales. Celles-ci se voient présenter la question sous forme de thèses et de propositions qu'elles ont à examiner ; souvent même, il leur est adressé un simple questionnaire auquel on les invite à répondre point par point.

Les associations travaillent séparément à la tâche qui leur est confiée ; c'est le Comité central, qui tient les fils de réunion, et donne au travail l'unité nécessaire, en groupant les rapports des associations, qui vont servir de base à la discussion des textes à adopter.

Cette division du travail présente un double avantage ; elle permet de se rendre compte, d'un coup d'œil, des divergences d'opinions manifestées par les groupements nationaux ; et, d'autre part, elle évite les difficultés que l'on rencontrerait, dès le premier contact, en réunissant pour les discussions préliminaires des représentants de pays, où des notions juridiques différentes sont trop souvent admises.

En même temps, malgré la division, l'unité de direction est rigoureusement conservée.

Les travaux, tant du Comité que des associations, reposent sur l'étude du droit comparé. Un examen approfondi des lois nationales s'impose d'abord pour en faire apparaître les contradictions, et ressortir les mérites respectifs. De ces lois, aux multiples tendances, il faut dégager l'esprit, qui se cache sous la lettre, en analyser l'économie,

voir à quel besoin elles répondent, quelles solutions pratiques on peut en déduire.

3. Mais ce n'est là que le travail de la première heure. Avec les éléments ainsi rassemblés, il faut s'ingénier à trouver un terrain d'entente. A cette seconde partie du travail répondent les assises périodiques que tient le Comité maritime dans les capitales ou grandes villes des pays affiliés.

Les associations nationales envoient à ces congrès des délégués, qui se joignent aux membres du Comité. Les chambres de commerce, les compagnies d'armateurs et d'assureurs, et tous les groupements qu'intéresse l'unification du droit de la mer, s'y font représenter, et peuvent y exposer les objections qu'ils croient utiles.

Les gouvernements prirent bientôt pour règle d'envoyer des représentants officiels, ce qui ne fut pas sans donner aux travaux de ces réunions une autorité particulière, tout en leur conservant le caractère d'initiative strictement privée.

Dans les séances des congrès, ainsi composés, sont étudiés les points de droit, sur lesquels le bureau permanent du Comité a constaté, après dépouillement des rapports, des divergences dans les législations. Les discussions sont ouvertes : des orateurs appartenant aux groupements nationaux exposent sur la matière, où règne un désaccord, leur opinion personnelle, qui, le plus souvent d'ailleurs, se trouve être en même temps celle de leur

groupe. Chacun y présente les arguments les plus propres à convaincre ses auditeurs dans le sens du système qui lui paraît le meilleur et qu'il désire voir adopter. Puis, quand l'assemblée se juge suffisamment renseignée, le président met aux voix les solutions, qui se sont fait jour au cours de la discussion. Chaque groupe se concerte, examine à quelle résolution il doit s'arrêter et, à l'appel de son nom, exprime son avis. Ainsi se forme une majorité, qui emporte le vote de la disposition mise aux voix.

Grâce à de pareils procédés, un jour nouveau éclaire des situations juridiques qui, généralisées et sorties du cadre étroit dans lequel on est habitué trop souvent à les envisager, apparaissent sous leur véritable aspect ; et, comme les faits sont sensiblement les mêmes par le monde entier, on aperçoit généralement dès les premières réunions que les opinions en présence, à défaut d'entente immédiate, ne sont peut-être pas aussi irréductibles que paraissait l'indiquer un examen superficiel.

Dès le début, les échanges de vues ont été faciles, et il faut en chercher la raison dans la méthode employée. Le reproche fréquemment formulé contre les congrès est de fournir souvent une discussion inutile dans le vide, due à l'ignorance où sont les membres des opinions de leurs collègues. Pour le cas qui nous occupe, les points de contact ne manquaient pas, grâce à la communication préalable et réciproque des rapports où étaient consignés l'état des législations et les appréciations de chaque groupement national.

Jusqu'à ce jour, les congrès du Comité maritime international ont été au nombre de dix, en un espace de treize années. Les principales villes d'Europe lui ont tour à tour offert asile et rivalisé chaque fois de courtoisie dans leur hospitalière réception (1).

La ville de Bruxelles tenait à être la première à recevoir le Comité. Aussi, le 7 juin 1897, vit-elle dix-neuf délégués représentant ensemble six États européens ouvrir la séance d'inauguration (2).

La première occupation du Congrès fut d'examiner quelle orientation il convenait de donner à ses travaux. Le but était précis et apparaissait clairement aux yeux de tous : faire disparaître les conflits de lois. Mais quel procédé devait-on employer pour y atteindre? La discussion ne devait pas être longue. Les assistants étaient, d'avance, conquis à l'idée de l'unification ; et sans s'arrêter à la loi du pavillon jadis préconisée en cette même ville de Bruxelles, au Congrès de 1888, mais dont le temps n'avait fait que trop apparaître les inconvénients, le Congrès décida qu'on poursuivrait la création d'une loi unique, « d'une « loi applicable sur toutes les mers, une loi qui ne serait

(1) Bruxelles (1897), Anvers (1898), Londres (1899), Paris (1900), Hambourg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905), Venise (1907), Brême (1909), Paris (1911).

(2) Assistaient à cette conférence : MM. Sieveking et Ulrich (Allemagne), Autran, Clunet, Musnier, Govare, Dupuis, Verneaux (France), Asser, Rahusen et Loder (Hollande), Mac-Arthur et Douglas Owen (Angleterre), Pipia (Italie), Ch. Lejeune, Spée, Leclerc et Franck (Belgique). La présidence appartenait à M. Beernaert.

« ni anglaise, ni allemande, ni américaine, ni française, « mais qui serait *la loi*, la loi de tous, une loi élaborée du « consentement de tous les peuples en une journée de « paix et de bénédiction (1). »

Le Comité maritime n'a jamais, depuis lors, quitté la voie qu'il s'était ainsi tracée.

Le Congrès de Bruxelles fut surtout une réunion d'organisation. Les représentants des associations nationales déjà constituées vinrent rendre compte de leurs situations respectives ; puis, il fut procédé à l'élection des membres du Bureau permanent du Comité (2).

Au cours de la séance, le Comité, pour exécuter la première partie de son programme, décida que la question d'unification en matière d'abordage serait portée à l'ordre du jour de ses travaux et soumise aux associations affiliées. Et aussitôt furent déposés, sur ce sujet : un rapport de M. L. Franck, un avant-projet de loi française présenté par M. Autran, et un rapport de M. Douglas Owen exposant l'état de la législation anglaise et les réformes à y introduire.

La première pierre de l'édifice était posée ; et il était

(1) M. Beernaert. Discours d'inauguration de l'Association belge de droit maritime, le 22 novembre 1896.

(2) Furent nommés : Président, M. Beernaert, ministre d'État de Belgique ; vice-président : M. Ch. Lejeune, dispacheur à Anvers ; secrétaire général : M. Louis Franck, avocat à Anvers ; membres : MM. Sieveking (Allemagne), Autran (France), Harrington Putnam (États-Unis), Pipia (Italie), Mac-Arthur (Angleterre), Platou (Norwège), Rahusen (Pays-Bas), De Martens (Russie), Hindenburg (Danemark).

permis aux membres du Congrès de se séparer avec la conviction que l'œuvre entreprise était réalisable et que rien ne serait négligé pour la mener à bien.

Le Comité maritime avait formé le dessein de s'attaquer d'abord aux questions qui présentaient le plus d'urgence ; et c'est dans cet ordre d'idées, qu'il décida de mettre à l'étude l'unification du droit sur l'abordage.

D'autres matières non moins intéressantes et peut-être d'un ordre plus général — et qui, à raison de ce caractère, étaient plus particulièrement désignées pour servir en quelque sorte de préface logique aux travaux futurs — s'imposaient également à l'attention du Comité. Mais aucune n'appelait aussi instamment une solution uniforme que celle de la responsabilité en matière d'abordage.

Les conséquences dommageables d'une collision se voient, dans des situations pourtant identiques, mises à la charge de personnes différentes, suivant les pays. En voici un exemple particulièrement choquant : dans le cas d'abordage douteux, quand l'existence d'aucune faute ne peut être dégagée des faits, la plupart des législations assimilent ce cas à celui de l'abordage fortuit, et chaque partie supporte ses avaries personnelles, sans recours contre qui que ce soit. Quelques États de l'Amérique du Sud, les Pays-Bas et la France ont un principe différent, qui consiste à partager les dommages entre l'abordeur et l'abordé. On juge de l'embarras des intéressés à la suite d'une collision. Chacun recherche la loi qui lui est la plus favorable, et se livre à d'ingénieuses combinaisons pour

se la voir appliquer, en se faisant juger par les tribunaux du pays où leur thèse a le plus de chance de réussite.

D'autre part, la fréquence de l'abordage rend ces inconvénients encore plus sensibles. C'est, a-t-on constaté maintes fois, le seul risque maritime qui, au cours du XIX^e^ siècle, se soit accru au lieu de diminuer. Alors que les progrès scientifiques contribuaient dans tous les autres cas, à assurer une navigation capable de mieux résister aux dangers de la mer, ces progrès semblent n'avoir rendu l'abordage que plus fréquent et plus redoutable. Et dans quelle proportion ce risque ne s'est-il pas accru! Avec les navires à voiles, les collisions ne se produisaient guère qu'à l'entrée des ports, par suite de l'encombrement des voies d'accès, et encore les avaries n'étaient-elles jamais bien graves, grâce à la marche peu rapide des bâtiments. L'augmentation prodigieuse des vitesses et des tonnages a transformé ce qui jadis n'était le plus souvent qu'un incident de navigation en catastrophes épouvantables, en leur donnant la pleine mer pour théâtre.

On s'explique donc aisément pourquoi le Comité maritime international a choisi tout d'abord un tel sujet d'étude.

Les propositions soumises par le Comité aux associations affiliées concernaient l'abordage fortuit, l'abordage douteux, l'abordage par faute commune, la fin de non recevoir tirée du défaut de protestation dans un certain délai, la prescription de l'action, l'influence sur la responsabilité du capitaine de la présence à bord d'un pilote

obligatoire, enfin la compétence du tribunal, dans le ressort duquel le navire abordeur a été saisi.

Un an plus tard, le 29 septembre 1898, le bourgmestre d'Anvers recevait en son Hôtel de Ville les membres du Comité maritime et des associations nationales, qui venaient se rendre mutuellement compte des opinions qu'ils s'étaient formées sur le sujet traité, et constater si quelque entente était déjà possible.

Lorsque la manière de voir de chaque nation représentée au Congrès eut été exposée par un de ses délégués (1), les débats s'ouvrirent et, rapidement, sans opposition sérieuse et presque à l'unanimité, l'accord se produisit sur les règles fondamentales à adopter. On arrêta les principes suivants :

1° Chacun supporte son dommage au cas d'abordage déterminé par cas fortuit ou force majeure ;

2° L'abordage douteux est assimilé au cas fortuit.

Nous avons vu précédemment que les législations hollandaises et françaises différaient sur ce point des lois étrangères en répartissant en ce cas les dommages entre l'abordeur et l'abordé. Les délégués de ces deux nations se rallièrent à l'opinion générale qui, d'ailleurs, est la seule logique. Le droit tout entier est dominé par la règle que le demandeur doit, pour triompher dans son action, en établir le bien-fondé. A la suite d'un abordage

(1) Par M Mac-Arthur pour l'Angleterre ; M. Martin pour l'Allemagne ; M Rahusen pour les Pays-Bas ; M. Marais pour la France ; M. Hindenburg pour le Danemark ; M. Platou pour la Norwège.

douteux, la preuve de ce bien-fondé, c'est-à-dire d'une faute à la charge de l'adversaire, est, par définition, impossible à fournir; et la conséquence rigoureuse est que chacun, comme après un abordage fortuit, doit supporter personnellement la totalité de ses avaries.

3° Relativement à l'emploi obligatoire d'un pilote, il fut décidé que sa présence à bord, lors d'une collision, ne saurait modifier la responsabilité qui pèse sur l'armateur ;

4° La faute commune oblige les deux navires en faute à subir le dommage causé, chacun en proportion du degré de sa faute;

5° Le Congrès formula le vœu que l'action du chef d'abordage ne fût pas subordonnée à une protestation préalable dans un certain délai, conformément au système suivi aux États-Unis et en Angleterre, ainsi qu'en France (1);

6° Quant à la prescription, il parut aux délégués qu'un délai de deux ans constituait, dans la majorité des circonstances, un délai moyen qu'il convenait de choisir, sauf exceptions à préciser dans la suite.

Sur quelques points, il fut impossible d'établir un accord et il fallut renvoyer à une session ultérieure à fin d'examiner :

1° Si, en cas de faute commune, la cargaison aurait ou non un recours solidaire contre les navires fautifs ;

(1) En France, depuis la loi du 24 mars 1891, modifiant les articles 435 et 436 du Code de commerce.

2° Quelles exceptions doivent être apportées à la règle que le bâtiment remorqué est responsable du remorqueur.

On se contenta de réserver pour être traitées séparément les questions de compétence et de limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

Peut-être y a-t-il lieu d'être quelque peu surpris de la rapidité avec laquelle des accords se sont produits, dès la première réunion, sur les points essentiels d'une question aussi diversement appréciée par les législations particulières. Il faut, semble-t-il, en rechercher l'une des raisons principales dans le fait suivant, qui vaut certes la peine d'être noté.

Dans les réunions de ce genre, il y a toujours à redouter de rencontrer, de la part de quelques personnes, une certaine hostilité, quand il s'agit d'adopter des doctrines étrangères. Ce refus qui a, d'ailleurs, une cause fort respectable dans l'attachement de chacun à ses traditions nationales, est trop souvent un grand obstacle à la réussite des projets. Ici, tout parti pris de cette sorte fut le plus souvent écarté pour l'étude des thèses présentées (1). Ce furent avant tout des arguments juridiques et des considérations pratiques qui servirent à nourrir la discussion ; et nous en trouvons la preuve dans une cir-

(1) « Pour atteindre effectivement le but, il ne faut se laisser « emporter, ni par le sentiment, ni par l'amour-propre de soutenir « les dispositions admises par les lois de son propre pays » (Rapport de M. le duc Mirelli : *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international*, p. 136).

constance fort significative. Suivant les législations allemande et anglaise, le propriétaire du navire n'est pas responsable de la faute du pilote obligatoire, alors que la jurisprudence française lui impose cette responsabilité. On pouvait donc s'attendre légitimement à voir Anglais et Allemands soutenir la thèse de la non-responsabilité, tandis que les Français s'y opposeraient. C'est précisément le contraire qui se produisit. L'association française, soutenue par le groupe hollandais, émit l'avis que l'armateur ne saurait être tenu à raison des actes d'un pilote, qui n'est pas sous ses ordres, qu'il ne choisit pas, qui lui est imposé.

Les associations anglaise et allemande répondirent par l'argument suivant : le pilote ne doit jamais être que le conseil du capitaine, qui conserve toujours en main le commandement du navire. De plus, disaient-ils, la présence d'un pilote à bord ne doit pas être considérée comme un accroissement de risque imposé à l'armateur ; mais, bien au contraire, comme destinée à restreindre les dangers particulièrement grands que courent les navires au voisinage des côtes. L'armateur ne saurait donc s'en plaindre, et répudier, de ce fait, une responsabilité légitime.

C'est ce dernier système qui triompha.

Quand le congrès se réunit à Londres, le 13 juillet 1899, sous la présidence de M. Justice Phillimore, vice-président de l'International Law Association, il ne restait plus, touchant l'abordage, qu'à régler les derniers détails de la répartition du dommage causé par faute commune.

L'accord était fait sur le principe de la répartition proportionnelle à la faute ; et on le compléta en décidant que le principe s'imposerait à la cargaison, en ce sens que la cargaison n'aurait pas de recours solidaire contre les deux navires en faute, et ne pourrait exiger de chacun d'eux que la part du dommage dont il est responsable.

Ce point réglé, l'entente se trouvait complète entre les associations nationales, relativement à l'abordage, et, quand, trois ans plus tard, à Hambourg, le Comité maritime international présenta au Congrès l'avant-projet de loi sur l'abordage, qu'il avait rédigé d'après les résolutions votées à Anvers et à Londres, le Congrès se borna à déclarer que cet avant-projet répondait bien, dans la forme, aux idées adoptées et qu'il chargeait le Comité de faire auprès des gouvernements les démarches nécessaires pour que l'avant projet se transformât rapidement en loi.

Le premier sujet d'étude entrepris étant ainsi épuisé, le Comité inscrivit au programme une nouvelle question, qui s'imposait comme la suite immédiate de la première : l'étendue de la responsabilité de l'armateur.

Peu importe, en effet, qu'on détermine avec tout le soin désirable, à qui incombe la responsabilité d'un abordage, si celui qui doit la supporter trouve dans sa loi nationale le moyen de limiter exagérément son obligation, peut-être même le moyen de la supprimer entièrement.

Sitôt terminées les dernières discussions sur la faute commune, le Congrès de Londres de 1899 s'occupa d'examiner dans quelle mesure devait être lié le propriétaire du

navire à raison des actes de son capitaine. Devait-on d'abord le déclarer responsable ? et, ce point admis à l'unanimité, devait-on lui imposer une responsabilité sans limite, ou l'autoriser à se libérer soit en payant une certaine somme par tonneau de jauge selon le système britannique, soit en laissant au créancier le droit de se payer seulement sur le navire fautif, conformément au système continental?

Le point de droit se présentait sous un double aspect : les dommages déterminés par la collision peuvent avoir été subis soit par des biens : le navire, la cargaison ; soit par des personnes : les marins, les passagers ou des tiers quelconques.

Le Congrès, désireux, suivant sa coutume, de ne pas heurter de front des difficultés insurmontables, constata combien l'esprit de la plupart des législations actuelles était hostile au principe de la limitation, en cas d'accidents causés aux personnes, et jugea prudent d'ajourner l'étude de cette partie du problème.

Quant aux pertes ou dommages causés aux biens par les fautes de navigation, il fut, après une longue discussion, posé comme principe, que l'armateur, pour dégager sa responsabilité, aurait le droit de choisir l'abandon du navire et du fret ou le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire.

Il convient d'attribuer le mérite et l'honneur de ce système heureux, qui superpose les deux grandes théories en présence, sans sacrifier l'une à l'autre, au distingué Secré-

taire général de l'Association française du droit maritime, M. René Verneaux, qui, en 1897, avant même qu'une discussion eût été ouverte, dans les congrès, sur ce point, pensait contrairement à l'opinion anglaise « qu'un mur « infranchissable ne s'élevait pas en travers du chemin de « la réforme. » Il exposait, avec la plus convaincante clarté, les motifs favorables au choix du système qu'il faisait plus tard adopter, dès la première séance du Congrès (1).

Ce système fut encore confirmé par le Congrès suivant qui s'ouvrit à Paris le 1er octobre 1900 sous la haute direction de M. Lyon-Caen, membre de l'Institut, professeur à la Faculté de droit de Paris. La réunion fut particulièrement remarquable dans ses effets. Outre la suite de la discussion sur la responsabilité de l'armateur, on y vit traiter la si importante question de l'assistance et du sauvetage. Cette matière était soumise pour la première fois à l'examen du Comité maritime. La discussion fut menée de telle sorte qu'il ne fut point besoin d'une seconde réunion pour

(1) Voici comment s'exprimait M. Verneaux : « Il nous semble que « ce serait une entreprise pratique de poursuivre l'unification par le « cumul des deux facultés admises. Chacun des deux systèmes a, en « effet, des avantages et des inconvénients précisément inverses. L'un « est favorable aux armateurs de navires de peu de valeur et très « dur pour ceux qui possèdent des bâtiments d'un prix élevé. L'autre « a des caractères exactement contraires. Pourquoi ne retiendrait-on « pas à la fois les deux modes de libération pour les offrir tous deux « à l'option des intéressés? » (*Revue politique et parlementaire*, juillet 1897).

établir des principes, d'après lesquels on put rédiger un avant-projet de loi.

Il est vrai que rien n'avait été négligé pour préparer un terrain d'entente (1).

La question, d'ailleurs, n'était pas moins intéressante que celle de l'abordage, dont elle constituait en quelque sorte le second chapitre, et non moindre était l'urgence d'une solution universelle à intervenir sur ce point.

En 1885, à la suite d'un jugement du Tribunal de commerce de Nantes qui eut successivement les honneurs de la Cour d'appel et de la Cour de cassation (2). M. Demangeat, conseiller près cette dernière Cour écrivait : « Lors-« qu'un navire abandonné par son équipage, est rencontré « en pleine mer par un autre navire qui le conduit en lieu « sûr, nous savons à quelle rémunération le sauveteur a « droit d'après la loi française. Mais, les lois étrangères « n'accordant pas toutes la même rémunération, on se « demande quelle loi devra être suivie, lorsque, par « exemple, un navire français a trouvé, abandonné en

(1) La question avait été admirablement étudiée à tous les points de vue dans les rapports de MM. Ascoli, professeur à l'école supérieure de commerce de Venise, Berlingieri, avocat et professeur à Gênes, de Rossi ; et dans les avant-projets déposés par MM. O. Marais, président de l'Association française, Autran et Govare, secrétaires, Morel-Spiers, courtier maritime à Dunkerque, Fromageot, avocat à Paris.

(2) Affaire du « Falls of Afton ». Nantes : 23 août 1882. — Rennes, 17 avril 1883. — Requête : 6 mai 1884.

« pleine mer un navire anglais et l'a conduit dans un port « portugais ? (1) ».

A cette question de rémunération pécuniaire, s'en ajoutait une autre purement humanitaire, celle de savoir dans quelle mesure un capitaine pourrait être tenu d'aller au secours de vies humaines en péril. Ce point de vue, dans lequel la morale a, au moins, une aussi large part que le droit, ne pouvait laisser personne indifférent : et c'est sur lui que porta la première discussion lors du Congrès de Paris.

L'opinion générale fut unanime pour décider que deux navires entrés en collision, se devaient mutuellement secours ; mais quand on en vint à examiner si la même obligation existait en d'autres cas que l'abordage, l'assemblée apparut profondément divisée.

La division n'existait pas seulement dans les avis exprimés par les groupements nationaux, mais encore au sein mêmes de ces associations.

Et certes, les problèmes soulevés étaient dignes de retenir des esprits généreux. Personne ne songeait à contester le devoir qui s'impose à l'homme de porter secours à son semblable en péril. Mais quand il fallut décider si quelque sanction pécuniaire ou pénale devait assurer l'exécution de cette loi naturelle pour la transformer en une obligation légale, deux camps à peu près égaux en nombre, sans distinction de nationalités, se trouvèrent en présence.

(1) *Journal de droit international privé*, 1885, p. 150.

Les partisans d'une sanction faisaient surtout vibrer à l'appui de leur thèse des considérations d'humanité, non sans valeur, qui peuvent se résumer dans les paroles prononcées à cette occasion par M. E. Picard, avocat à la Cour de cassation belge : « La mer est un domaine à part. « Ce n'est plus un pays particulier ; il n'y a plus là de « devoirs qui peuvent dépendre des mœurs ou de la « situation particulière ; elle est à tous, elle est partout « la même et il faut là une police générale. Sur terre, « quand l'aide de l'un vient à manquer, on a l'aide de « l'autre ; sur mer, on ne peut compter que sur le navire « qui passe..... quand il passe ; la situation est donc radi- « calement différente ; elle doit être traitée autrement, et « la majorité, je ne dirai pas des comités, mais la majorité « des cœurs et des âmes comprend qu'il faut que ce devoir « d'humanité devienne pour ceux qui le méconnaissent un « devoir légal, avec une sanction qui peut les frapper (1). »

A la morale, les partisans de la thèse adverse opposaient le droit.

Le capitaine, disaient-ils, qui déroute pour aller assister un navire en détresse, entraîne dans l'aléa du sauvetage, avec son bâtiment, les marchandises et les vies humaines dont il a la garde, et qu'il doit, avant tout, mener à bon port pour remplir sa mission et répondre à la confiance mise en lui. Or, n'arrivera-t-il pas que le capi-

(1) *Bulletin du Comité maritime international*, Congrès de Paris de 1900.

taine se verra pris parfois entre deux devoirs opposés qui le solliciteront également. Il faudra qu'il estime, dans une décision rapide, si, pour secourir quelques existences, il ne va pas compromettre celles qu'il doit sauvegarder.

Et sur quoi pourra t-il baser sa résolution? Sur des impressions toutes personnelles, sur les connaissances que son expérience lui a données des qualités nautiques de son navire, sur l'appréciation ou la prévision de la tempête. Et l'on voudrait qu'en des matières aussi délicates, relevant si complètement de la conscience, on pût donner à un juge le pouvoir de décider après coup, loin des événements et des circonstances, si le capitaine a eu ou non raison d'agir comme il l'a fait? Votre thèse est généreuse, disent les partisans de la négative à leurs adversaires; il convient de s'incliner devant les sentiments élevés qu'elle comporte; mais la nature des choses s'oppose à ce qu'on puisse l'adopter.

Lors du vote par nations, la thèse de l'obligation légale du secours recueillit quatre voix, tandis que cinq pays se prononçaient pour la non obligation. Et c'est à cette si faible majorité que la négative fut adoptée (1).

Y a-t-il lieu d'établir une distinction entre le sauvetage et l'assistance ? Tel était le second point présenté à l'examen du Congrès. On sait que la législation française ainsi que celle de plusieurs autres pays, considère le sauvetage et

(1) On verra plus loin que la Conférence diplomatique s'est prononcée en faveur de l'affirmative.

l'assistance comme deux opérations différentes. Le secours donné à un navire porte le nom de sauvetage, quand le bâtiment est abandonné de son équipage, ou naufragé, ou dans un danger imminent de naufrage. Il porte le nom d'assistance, quand l'équipage était à bord, mais avait besoin d'aide pour sortir d'une situation dangereuse. La distinction est importante, le sauveteur étant beaucoup plus largement rémunéré que l'assistant.

Le Congrès décida que la distinction était trop subtile, et qu'elle entraînait dans la pratique des difficultés d'appréciation telles qu'il était préférable de confondre le sauvetage et l'assistance, conformément au système anglais (1).

C'est également une règle anglaise « no cure, no pay » (2) qui fut suivie, quand on discuta si la réussite de l'opération aurait ou non une influence sur la rémunération. La rémunération ne sera pas due, si le service rendu reste sans résultat utile.

Le Congrès se prononça encore en faveur des résolutions suivantes :

(1) La loi anglaise n'a qu'un terme « salvage » pour désigner le secours porté au navire : « Salvage is the reward payable for services rendered in saving any wreck, or in rescuing a ship or boat, or her cargo, or apparel, or the lives of the persons belonging to her, from loss or danger at sea ». (Williams and Bruce, *Admiralty pratice*, p. 127).

(2) « As a general rule, a mere attempt to save lives or property, however meritorious, or whatever degree of risk or danger may have been incurred, il unsuccessful, furnishes no title to a salvage reward : salvage is a reward for benefits actually conferred, not for a service attempted to he rendered » (*Ibidem*, p. 131).

« Le remorqueur n'a droit à une prime pour assistance donnée au navire qu'il remorque que : 1° s'il n'a pas contribué en quoi que ce soit, par sa faute ou sa négligence, à mettre ce navire en danger ; et 2° s'il lui a rendu un service exceptionnel, qui ne puisse être, à aucun titre, considéré comme l'accomplissement du contrat de remorquage (1). »

« La rémunération ne cesse pas d'être due quand le secours est prêté par un navire appartenant au même propriétaire que le navire assisté. »

« Les personnes qui ont coopéré au secours sont déchues de tout droit à une rémunération si elles ont imposé leurs services. »

« Il n'est pas alloué d'indemnité pour le sauvetage des personnes, mais les sauveteurs de vies humaines ont le droit de participer à la rémunération allouée pour le sauvetage des choses. En aucun cas, le juge ne doit être autorisé à allouer une quotité déterminée des choses sauvées. »

« Tout contrat fait en présence du péril par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge. »

Le sauvetage et l'assistance se trouvaient ainsi d'un coup réglementés quant aux principes. Il ne restait qu'à leur

(1) Toute rémunération fut refusée au pilote et à l'équipage du navire assisté pour cette raison qu'engagés pour la conduite du navire, ils doivent remplir jusqu'au bout leur mission, quelles que soient les circonstances.

donner la forme d'articles de loi ; et c'est dans ce but que le Congrès nomma une commission de six membres, avec Lord Alverstone pour président (1).

Au congrès suivant, c'est-à-dire à Hambourg, en 1902, la commission présenta son travail de codification, qui comportait deux projets de lois : l'un sur l'abordage, l'autre sur l'assistance ; et, après la discussion, qui ne porta guère que sur des questions de forme et de rédaction, le Comité maritime international se trouvait en avoir terminé avec la première partie de son œuvre ; et aussitôt, sans perdre de temps, il se préoccupa du moyen le plus propre à faire adopter par les gouvernements ces projets consciencieusement mûris.

Le programme du Comité se voyait ainsi débarrassé de tout un ensemble d'études, qui l'avaient rempli jusqu'à ce jour ; et il fut possible d'entreprendre l'examen de la compétence en matière d'abordage.

Lors des premiers congrès, cet examen avait été réservé comme portant sur une question trop spéciale, qui, bien que se rattachant étroitement à l'abordage, devait en être séparée, parce que les difficultés relatives au tribunal compétent eussent été de nature à retarder la mise au jour des avant-projets.

Le Congrès de Hambourg vota à ce sujet quelques résolutions, mais seulement en première lecture, et, sous

(1) Les autres membres étaient : MM. F. Sieveking, Lejeune, Lyon-Caen, Franck et Autran.

réserve, pour l'avenir, d'une discussion plus approfondie.

Ce débat demandé se produisit, en 1904, au Congrès d'Amsterdam, qui fit suite au Congrès de Hambourg (1).

Il aboutit à l'adoption d'un avant-projet de traité, qui réduit à trois le nombre des tribunaux compétents pour connaître d'un abordage ; ce sont : le tribunal du domicile du défendeur, celui du lieu de l'abordage et celui du lieu où le navire abordeur est saisi.

A Hambourg, le défaut de temps n'avait pas permis de s'occuper du nouveau sujet mis à l'ordre du jour par le Comité maritime. Ce sujet concernait la propriété des navires, les hypothèques, les privilèges : en un mot, les droits réels dont sont susceptibles les navires. A cette occasion, on vit revenir en discussion un point que les premiers congrès semblaient pourtant avoir définitivement tranché. M. Asser, ministre d'Etat des Pays-Bas, exprima, sur l'opportunité d'une réglementation des droits réels, l'avis qu'on ne pouvait songer à établir, en cette matière, une règle universelle et uniforme, parce que trop de difficultés surgissent et que les dissemblances sont trop marquées entre les législations. Il proposait de s'arrêter à la loi du pavillon, qui simplifierait la situation et permettrait une solution immédiate.

Loi du pavillon ou loi universelle, tel était, une fois de plus, le choix sur lequel devait se prononcer le Comité.

(1) Le Congrès d'Amsterdam était présidé par M. Rahusen, sénateur, président du Comité néerlandais.

M. Beernaert, au nom de la Belgique, répondit : « La loi « du pavillon ne peut nous donner l'uniformité ; et l'appli- « cation de cette loi donnerait même lieu à des conflits « très nombreux. C'est pourquoi on s'attache à unifier « toutes les législations (1). »

Ces paroles furent entendues du Congrès qui, sans hésitation, se prononça pour l'unification dans les termes suivants : « La Conférence estime qu'il y a lieu de résoudre par l'établissement d'une loi uniforme les conflits en matière de droits réels et de privilèges maritimes (2). »

Une autre objection, non moins importante, fût également soulevée par M. Asser. Parlant tant au nom de l'Allemagne qu'au nom de sa propre nation, il montra combien il serait intéressant pour les pays traversés par de grands fleuves internationaux — et il faisait allusion au Rhin — que la réglementation maritime, entreprise par le Comité, fût étendue à la navigation fluviale. Le bureau du Congrès se vit obligé de répondre que tel eût été aussi son désir ; mais il convenait de se limiter et d'observer plus que jamais l'extrême prudence que lui imposaient les difficultés rencontrées sur sa route à chaque moment.

La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires retint un instant l'attention du Congrès, qui renvoya à la session suivante la discussion complète d'un avant-projet sur cette limitation. L'Angleterre ayant offert

(1) *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international*, p. 229.
(2) *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international*, p. 218.

Liverpool pour lieu de réunion, le Comité maritime y tint séance en juin 1905, sous la présidence de M. Justice Kennedy, juge de la Haute Cour de Londres.

L'avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires avait été rédigé par une commission. Celle-ci s'était inspirée des principes généraux, sur lesquels l'accord s'était manifesté à Londres en 1899 et à Paris en 1900 ; mais elle avait dépassé le champ d'entente en appliquant la faculté d'option à toutes les obligations tant délictuelles que contractuelles, provenant du fait du capitaine, alors que, précédemment, cette faculté avait été réservée pour les cas de délits ou de quasi-délits, de fautes de navigation ou autres.

Dès l'ouverture des débats, le groupe anglais protesta avec chaleur contre cette extension. Il y voyait une faveur exagérée au profit de l'armateur, mais aux dépens des chargeurs. Il s'y opposa en disant que de tels principes choquent si fortement les idées reçues en Angleterre qu'il ne fallait pas songer à les faire admettre par le Parlement. Si on passait outre, ce serait, disaient-ils, un échec assuré qui serait nuisible aux projets en cours et en retarderait certainement le succès. Cependant, un des membres de la délégation, M. Pickford, faisait sagement remarquer qu'au point de vue économique, l'extension demandée n'apporterait pas dans les habitudes anglaises une révolution aussi complète que ses compatriotes le prétendaient ; car dans les chartes-parties britanniques, la clause d'exonération est presque devenue de style ; et, en étendant aux contrats ce

qui avait été déjà voté pour les délits, on ne ferait que transformer en disposition légale ce qui est le plus souvent une règle conventionnelle.

Malgré cette observation, le Congrès tint compte de l'opposition formelle du groupe anglais et s'arrêta aux résolutions de Londres et de Paris. Mais ce ne fut pas pour longtemps.

Le congrès suivant (1), désirait en terminer avec l'importante question de la responsabilité des propriétaires qui, depuis si longtemps, faisait l'objet de toutes les attentions du Comité maritime. Il ne pouvait manquer d'examiner et de décider s'il convenait ou non d'accorder la faculté d'option dans tous les cas. A Venise, la composition de l'assemblée était différente de celle de Liverpool. Les Anglais y étaient en nombre moindre ; et, comme ils ne faisaient plus majorité, on y vota le droit, pour le propriétaire, de se libérer à son choix par l'abandon ou le paiement des 7 livres par tonnes, des conséquences dommageables tant des contrats que des délits du capitaine.

L'hostilité du groupe anglais avait paru un peu singulière. Il convient d'ailleurs d'observer à cette place qu'au cours du Congrès on a eu à regretter quelquefois semblable attitude de la part de l'Angleterre.

Par un attachement manifeste à ses traditions et à ses

(1) Il fut tenu à Venise en 1907, sous la direction éclairée de M. le professeur Marghieri, de Naples, président de l'Association italienne de droit maritime.

coutumes, on l'a vue, à plusieurs reprises, déclarer par la bouche de ses représentants, qu'il lui serait impossible de modifier ses principes de droit, et que, si l'unification devait se faire, ce ne pourrait être qu'à la condition que les pays étrangers adoptassent la loi britannique. Avec un tel état d'esprit, il était difficile pour l'association anglaise de montrer une confiance bien grande dans l'unification universelle ; et ce défaut d'espoir se manifestait nettement, dès le premier congrès en 1897, dans le rapport de M. Douglas Owen : « La divergence des principes « responsabilité personnelle » et « responsabilité de la propriété » s'élève comme un mur en travers du chemin de la réforme ; et, tant qu'elle subsistera, les multiples différences qu'elle entraîne dans les lois et usages internationaux semblent devoir subsister » ; et plus loin : « L'uniformité, si jamais on parvient à y arriver, sera plus probablement obtenue en admettant universellement la justesse des principes légaux acceptés par la législation britannique qu'en cherchant à reviser la loi anglaise (1). »

Si, parfois, le Comité a rencontré de ce côté une certaine opposition aux solutions intermédiaires qu'il avait en vue, c'est à l'opinion anglaise, rebelle en général, à toute modification dans ses traditions, qu'il faut s'en prendre et non aux délégués de l'Angleterre aux congrès. On se rappelle quel appui trouva auprès de MM. Mac Arthur et Gray Hill la proposition de M. Verneaux, qui avait le mérite de

(1) *Journal de droit international privé*, 1897, p. 695.

concilier le système continental et le mode anglais, sans nuire ni à l'un ni à l'autre.

De même, en 1900, à Paris, Sir John Glover ne craignait pas de dire : « On ne peut véritablement espérer que « le monde entier changera sa loi pour se rapprocher de « la loi anglaise ; il faut donc que ce soit l'Angleterre « qui modifie la sienne (1). » Et Lord Alverstone confirmait ces paroles en ajoutant que : « L'unification de cer- « tains principes de droit s'imposait. »

Un tel mouvement d'évolution ne pouvait manquer d'agir fortement sur l'opinion générale anglaise elle-même; et, peu après le Congrès de Hambourg de 1902, on trouvait dans un article du *Times* la phrase suivante : « Nous avons eu à diverses reprises l'occasion d'exprimer « le regret de voir que l'Angleterre ne jouait pas le rôle « qui lui appartient dans la réforme des lois commerciales « et maritimes et de constater qu'au lieu d'en prendre « l'initiative, elle laissait prendre les devants à d'autres « nations bien moins intéressées (2). »

Il semble donc que, de ce côté aussi, les esprits se familiarisent avec l'idée d'unification et se montrent moins rebelles à des transactions de principe, qui ne pourraient que faciliter les ententes et rapprocheraient l'heure de l'abolition des conflits de lois.

En septembre 1907, le Congrès de Venise, grâce à l'ac-

(1) *Bulletin du Comité maritime international*, Congrès de Paris, 1900.

(2) *Revue internationale du droit maritime*, 1902-1903, p. 277.

tivité déployée par l'association italienne, a vu aboutir un projet à peu près complet sur les privilèges maritimes alors que, depuis 1902, le problème de l'unification des droits réels était à l'ordre du jour, reparaissait à chaque session, et n'avançait que lentement.

Le Congrès de Liverpool avait eu à étudier le travail d'une commission de rédaction ; mais, après une discussion générale, le projet présenté fut jugé insuffisamment mûri et renvoyé à la même commission, qui transforma son travail pour le présenter à l'agrément du Congrès de Venise. Après de longs débats, l'accord finit par se produire tant sur le nombre des privilèges, que sur leur rang et sur la façon dont ils pourraient être exercés; puis le projet fut soumis aux gouvernements.

Toutefois, pour être complète, la question des droits réels doit comprendre la réglementation de la publicité des privilèges et hypothèques. Ce point est destiné à rester quelque temps encore en suspens. Porté au programme du Congrès de Brême, il n'y a pas été touché par suite du défaut de temps, et quant à la session de Paris de 1911, le programme ne comportait même pas d'étude à ce sujet.

Le Congrès de Brême de 1909, présidé par M. le docteur Sieveking eut à examiner deux matières entièrement nouvelles ; celle du fret et celle des dommages corporels. A la différence des réunions précédentes, celle-ci ne s'est pas terminée par un vote de résolutions. Les débats, d'ailleurs d'un extrême intérêt, ont eu plutôt le caractère

de discussions préliminaires. Ainsi, l'étude des dommages corporels ne porta nullement sur la limitation de responsabilité, dont l'armateur doit bénéficier, mais seulement sur les conditions, dans lesquelles cette responsabilité peut être établie.

Quelle preuve devait-on exiger du demandeur en indemnité ? Devait-on, avec la Belgique et l'Italie, admettre le renversement de la preuve, c'est-à-dire la présomption de responsabilité à la charge du transporteur, qui ne peut se dégager qu'en invoquant le cas fortuit ou la force majeure ? Fallait-il, au contraire, comme le prescrivent les lois anglaise, danoise et française, imposer à la victime l'obligation de rapporter la preuve d'une faute commise par le transporteur ?

Quelles personnes ont le droit d'agir ?

Quels dommages-intérêts peuvent-elles réclamer ?

A quelles prescriptions leur action est-elle soumise ?

Autant de questions sur lesquelles les délégués exposèrent leur manière de voir. Mais ils préférèrent ne pas exprimer un vote, qu'ils seraient, plus tard, obligés sans doute de modifier.

En ce qui concerne l'affrétement, la seule question examinée fut celle du fret de distance, telle qu'elle résultait des travaux de la commission tenue à Paris les 22 et 23 février 1909. La réunion de cette commission avait été décidée à Venise par le Comité maritime, qui avait estimé que les conflits de lois relatifs au fret présentaient de trop réelles difficultés pour que l'on employât à leur solution

les procédés habituels. Il préféra confier à quelques membres la mission de préparer un avant-projet susceptible de servir de base aux délibérations futures. C'est ce projet préparé à Paris qui fut repris par le Congrès de Brême ; mais, en présence des divergences de vues exposées et des amendements proposés, le Congrès renvoya à une seconde commission, qui tint ses assises à Londres, les 27 et 28 février 1911, et rédigea un nouvel avant-projet.

Celui-ci fut soumis au congrès réuni à Paris, du 9 au 12 octobre 1911. Mais la Commission de Londres, au lieu de s'en tenir, comme celle de Paris, au seul fret de distance, voulut présenter un code complet de l'affrétement en vingt-huit articles.

Le temps dont disposait le dernier congrès ne lui a pas permis de passer en revue tant d'articles. Il s'est contenté de choisir ceux qui présentaient une importance et une urgence particulières, et il a, dans ces conditions, voté des résolutions réunies, en ce qui concerne le fret de distance, sous les articles 1, 2, 3 et 4 ; en ce qui concerne la navigabilité du navire, sous l'article 5 ; et en ce qui touche l'affrétement à temps, ou *time-charter*, sous l'article 17.

La suppression du fret de distance ou fret d'équité, au cas où la marchandise embarquée n'est pas conduite à destination, a été résolue une fois de plus, conformément aux indications fournies par les Commissions de Paris et de Londres. C'est l'adoption du système anglais, mitigé toute-

fois de quelques exceptions équitables, inconnues dans la loi britannique.

Quant aux responsabilités qui résultent d'une expédition maritime, lorsqu'elle est entreprise sous le régime de l'affrétement à temps, il fut décidé qu'il convenait de les répartir différemment, suivant qu'elles découlent de fautes nautiques ou de fautes commerciales. Les premières sont supportées par le propriétaire du navire seul, tandis qu'il demeure solidairement responsable avec l'affréteur des fautes commerciales commises par le capitaine et l'équipage.

Le Congrès de Paris n'a pas repris la discussion à laquelle s'était borné celui de Brême, relativement aux lésions corporelles. Il ne s'est pas occupé de savoir dans quelles conditions des dommages-intérêts pouvaient être accordés de ce chef. Il a recherché, en supposant admis un principe de responsabilité quelconque à la charge de l'armateur, s'il convenait de faire bénéficier celui-ci d'une limitation, comme pour les dommages matériels et dans quelle mesure.

La question a été résolue par le vote de la disposition suivante : « La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de con-« clure une entente internationale sur la base d'une res-« ponsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du « chef de perte de vies humaines ou de lésions corpo-« relles. Elle estime que cette responsabilité additionnelle « peut être fixée à 7 livres par tonne de jauge du navire. »

C'est la consécration du système anglais qui a été admis

à la presque unanimité, les États-Unis et le Japon s'étant seuls prononcés en sens contraire.

Cette résolution constitue une déclaration de principe plutôt qu'une solution définitive.

Ce fut d'ailleurs le mode de travail du Congrès qui consista à exprimer surtout des principes très généraux, le soin de la composition des textes étant laissé à un comité de rédaction. L'étendue et la difficulté des sujets traités rendaient nécessaire cette façon de procéder, qui a permis de consacrer tout le temps disponible à l'étude des théories variées dont les délégués des diverses nations ont été les interprètes.

Le Congrès de Paris de 1911 ne l'a cédé ni en intérêt, ni en importance, à ceux qui l'avaient précédé. Il fut dirigé avec la plus haute compétence par M. Govare, président de l'Association française du droit maritime.

Environ cent cinquante délégués, représentant ensemble quinze nations y prirent part, apportant leur expérience de jurisconsultes et de négociants.

Les travaux eurent lieu sous le patronage de la Chambre de Commerce de Paris, qui tint à montrer ainsi quel espoir le commerce français, qu'elle personnifie, fonde sur l'unification du droit de la mer.

Le Gouvernement a, de son côté, voulu témoigner sa sympathie pour l'œuvre entreprise en faisant présider la séance d'ouverture par le Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Un pas décisif a été fait en cette occasion dans les

importantes matières de l'affrétement et des dommages corporels. Et M. Beernaert a pu, avec juste raison, juger en ces termes l'œuvre de cette réunion : « C'est la loi de « l'avenir qui s'élabore, et ses derniers progrès seront « datés de Paris, ce Paris toujours également puissant « pour le bien comme pour le mal, et sans lequel rien de « durable ne se peut faire. Notre œuvre ne compte plus « de détracteurs, et chaque jour nous pouvons enregistrer « quelque progrès nouveau de nos idées (1). »

Le succès toujours croissant de pareilles réunions rend encore plus apparent le contraste entre les résultats acquis aujourd'hui, et les essais craintifs du début, alors qu'en 1897 le Congrès de Bruxelles trouvait à peine quelques personnes à réunir pour décider de la loi qui allait être appelée à dominer la plus vaste partie du globe.

II. — Conférence diplomatique de Bruxelles
Sa composition. — Ses travaux

Il ne suffisait pas d'avoir élaboré avec soin des projets de lois.

Le Comité maritime international, quelque satisfait qu'il pût être de son œuvre, ne voyait pas, sans une certaine inquiétude, venir le moment où il faudrait transformer les projets en monuments législatifs.

(1) Discours prononcé le 9 octobre 1911, au banquet offert aux membres du Congrès par la Chambre de Commerce de Paris.

Les exemples antérieurs n'étaient guère encourageants. Aussi, dès sa formation, le Comité maritime se préoccupa-t-il avec raison, d'éviter le sort des associations précédentes.

Désireux d'obtenir un résultat pratique, ses membres méditèrent longuement sur le moyen le plus propre à faire accepter officiellement la loi unique présentée par eux.

Avertis par l'expérience, ils ne voulurent pas demander aux Parlements de voter, chacun en ce qui le concernait, une loi identique. Ils savaient trop quelles difficultés on éprouve devant ces assemblées, quand on cherche à modifier les lois, en vue de faire adopter des dispositions légales étrangères. Il leur sembla qu'il valait mieux solliciter des gouvernements des conférences diplomatiques où leurs représentants officiels se mettraient d'accord pour établir des conventions internationales.

Certes, ce ne serait pas de suite la loi unique rêvée ; mais ces règles internationales dûment ratifiées par les gouvernements régiraient les relations maritimes toutes les fois que les intéressés seraient de nationalités différentes. Les conflits de lois disparaîtraient ainsi, et, plus tard, sans doute, les Parlements voteraient pour leurs nationaux des lois conformes aux principes contenus dans les traités internationaux. On arriverait alors à la loi unique par un moyen détourné, qui aurait, du moins, le mérite d'apporter immédiatement une solution heureuse et satisfaisante au problème des conflits de lois.

Le Comité maritime international, avec la prudence qu'on lui connaît, s'est rappelé la parole de Pardessus « qu'il fallait longtemps consulter l'expérience avant de faire intervenir l'autorité publique. »

Nous savons combien les réunions de juristes, d'armateurs, de négociants, avaient été nombreuses et suivies, comment aucun concours n'avait été négligé.

Tant d'efforts devaient porter leurs fruits ; et l'on voyait se former, peu à peu, des résolutions de plus en plus précises, de plus en plus conciliatrices.

Bientôt arrivait un moment où les projets longuement mûris ne paraissaient plus, aux yeux de leurs auteurs, susceptibles d'amélioration sensible.

Au lendemain du Congrès de Hambourg, le Comité maritime se trouvait en possession d'un Code sur l'abordage et l'assistance en mer, qui recueillait tous les suffrages et formait par lui-même un ensemble complet.

Restait à lui donner une autorité légale, et voici comment agit le Comité pour y réussir. Il chercha d'abord à quel gouvernement il convenait de s'adresser, afin que celui-là prît l'initiative des démarches à accomplir auprès des autres pays. Le choix se fixa sur le Gouvernement belge pour un double motif. La Belgique, à raison de sa neutralité politique, semblait désignée pour jouer le rôle d'intermédiaire. D'autre part son Gouvernement avait tant de fois manifesté sa sympathie pour l'unification de la loi maritime que cet honneur lui revenait de droit : on pouvait être assuré de son zèle à seconder l'effort du Comité.

Le 18 octobre 1902, MM. Beernaert, Lejeune et Franck, président, vice-président et secrétaire du Comité maritime international, adressèrent au Ministre des Affaires Étrangères de Belgique une lettre, dans laquelle ils lui exposaient leur requête. Le 10 novembre 1902, M. Beernaert recevait une réponse favorable : le Gouvernement belge acceptait la mission qui lui était offerte (1).

A l'invitation de la Belgique, répondirent douze nations (2) et, parmi celles-ci, les États-Unis et la France prêtèrent leur aide pour user de leur influence auprès des gouvernements.

Les représentants diplomatiques se réunirent à Bruxelles du 21 au 25 février 1905 (3). L'Autriche et la Hongrie ne se firent pas représenter. Même absence pour l'Allemagne, qui avait fait dépendre son consentement de celui de l'Angleterre. Or, le Gouvernement anglais avait déclaré « qu'il suivrait avec sympathie les travaux et se ferait tenir au courant. » Mais il ne se fit même pas représenter *ad audiendum*, comme il l'avait promis.

Les avant-projets sur l'abordage et l'assistance furent examinés officiellement au cours de cette réunion.

Il était permis de se demander quel accueil la Confé-

(1) Pour le texte des lettres, voir *Bulletin* n° 10 *du Comité maritime international*, p. XXXVII.

(2) Autriche, Espagne, États-Unis, France, Hongrie, Hollande, Italie, Japon, Norwège, Roumanie, Russie et Suède.

(3) Les délégués étaient au nombre de 30. Leurs noms sont rapportés dans la *Revue internationale du droit maritime*, 1904-1905, p. 657.

rence allait réserver aux décisions qu'on lui soumettait.

En effet, une juste observation a souvent été faite, même par les moins sceptiques, par ceux qui désirent le plus vivement la réussite de la tentative d'unification. Il ne suffit pas, disaient-ils, que les membres des Congrès se montrent prêts à adopter des solutions uniques, même lorsqu'elles sont les meilleures que l'on puisse rêver ; car, en se montrant ainsi conciliants, ils se trouvent parfois en contradiction avec l'opinion de leurs concitoyens.

Or, les diplomates, ayant à examiner les projets au point de vue qui intéresse leurs gouvernements, seront peut-être arrêtés par des considérations d'ordre national, dont les délégués aux Congrès n'avaient pas assez tenu compte en se ralliant à une opinion étrangère.

Ces craintes étaient exagérées. Dès le premier examen, les diplomates furent, au contraire, d'avis qu'une entente était possible dans le sens où les textes étaient conçus. Le protocole de clôture en fait foi : « Les délégués soussi-
« gnés, convaincus des grands avantages qu'à tous les
« points de vue présenterait l'établissement d'un droit uni-
« forme en matière d'abordage et d'assistance maritimes,
« et constatant les dispositions favorables manifestées à
« cet égard au cours des travaux de la Conférence par
« tous ses membres, sont unanimement d'accord pour :

« 1° Soumettre à leurs gouvernements respectifs, aux
« fins d'examen, les projets préparés par la Conférence et
« qui sont ci-annexés ;

« 2° Suspendre les délibérations de la Conférence et les

« ajourner à une date à proposer par le Gouvernement « belge.

« Fait à Bruxelles, le 25 février 1905. » Suivent les signatures (1).

Un amendement important avait été introduit, au cours des débats, sur l'obligation d'assistance toutes les fois que des vies humaines étaient en péril.

Ce n'est, on s'en souvient, qu'à une très faible majorité que le Congrès de Paris avait refusé d'établir l'obligation de secours en dehors des cas d'abordage.

La Conférence diplomatique se prononça en un autre sens. Cette divergence de vue s'explique par la composition de l'assemblée qui, ne comprenant plus d'armateurs, ni de négociants, c'est-à-dire aucune personne intéressée pécuniairement aux expéditions maritimes, se sentait tout naturellement portée vers le système le plus humain.

Elle décida donc, en principe, que l'obligation d'assistance devait exister et être sanctionnée légalement, sans établir de distinction entre le cas d'abordage et les autres circonstances ; puis elle renvoya l'étude entière de la question à une session ultérieure, car on ne pouvait songer à prendre une décision ferme en l'absence des plénipotentiaires de trois grandes nations, occupant dans le monde une place aussi importante que l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche.

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international*, p. 87.

Tel était l'état de choses, quand eût lieu, en juin 1905, le Congrès de Liverpool.

En termes énergiques et élevés, M. Beernaert déplora l'absence de l'Angleterre à la Conférence diplomatique, et le funeste exemple suivi par l'Allemagne. Il montra comment de pareilles abstentions compromettent gravement l'œuvre entreprise. Il ajoutait : « Dirait-on que dans les « avant projets, il n'avait pas été suffisamment tenu « compte du droit anglais ? S'il en était ainsi, les observa- « tions de votre Gouvernement à la Conférence auraient « été certainement prises en considération, et rien, d'ail- « leurs, ne pouvait se faire sans lui puisqu'un traité diplo- « matique exige l'assentiment de toutes les parties. »

« Comme le concours de l'Allemagne dépend de celui « de la Grande-Bretagne, il suffirait d'un mot dit à « Londres pour que la Conférence de Bruxelles devînt, « pour quelques heures, le parlement maritime du « monde (1). »

Les jurisconsultes et le haut commerce britannique, représentés au Congrès, partageaient trop les sentiments de M. Beernaert pour que ses paroles demeurassent sans écho auprès d'eux. Aussi le groupe anglais vota-t-il, à l'unanimité, la résolution suivante : « Les représentants des armateurs, négociants et assureurs britanniques, présents à cette Conférence, sont d'avis que, dans l'intérêt du commerce international de ce pays, il est de la plus haute

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international*, p. 215.

importance que le Gouvernement de Sa Majesté soit représenté à la Conférence internationale convoquée par le Gouvernement belge en vue d'examiner les avant-projets de traité sur l'abordage et l'assistance en mer. »

« Les Secrétaires sont chargés de soumettre respectueusement une copie de la présente résolution au Gouvernement de Sa Majesté (1). »

Cette motion fut encore renforcée par les vœux analogues qu'émirent successivement la Chambre de Commerce de Liverpool et treize grandes associations commerciales du Royaume-Uni.

Bientôt la Chambre des Communes se voyait saisie de la question par M. Mac Arthur, député de Liverpool, pendant que la même attitude était prise dans la Chambre des Lords par Lord Muskerry, appuyé par Lord Alverstone.

En présence de démarches aussi pressantes, le Gouvernement anglais ne pouvait refuser son adhésion. Il promit de participer de façon effective à la Conférence.

L'Allemagne non moins vivement sollicitée, suivit son exemple.

La seconde session diplomatique se tint à Bruxelles du 16 au 20 octobre 1905. Vingt deux États y envoyèrent leurs délégués (2).

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international*, p. XI.

(2) Outre les États représentés lors de la première session, se trouvaient l'Allemagne, le Chili, l'État du Congo, Cuba, la République Dominicaine, la Grande-Bretagne, le Mexique, le Nicaragua, le Paraguay et le Portugal.

Les projets de conventions sur l'abordage et l'assistance furent à nouveau étudiés.

Quelques points de détail durent être remaniés surtout par suite des opinions nouvelles jetées au débat par les puissances intervenantes.

Dans le protocole de clôture, les plénipotentiaires, après avoir adopté les projets, se déclaraient d'accord pour les soumettre à l'approbation de leurs gouvernements respectifs.

La voie diplomatique ordinaire semblait devoir désormais suffire pour produire le résultat désiré.

Une troisième réunion fut cependant jugée nécessaire.

La raison de ce retard se trouve dans le désir manifesté par les Anglais de lier les quatre conventions en préparation c'est-à-dire d'ajouter aux projets sur l'abordage et l'assistance ceux relatifs à la limitation de responsabilité des armateurs et aux privilèges et hypothèques. Ils prétendaient que si l'on séparait ces conventions pour les présenter au vote des Parlements, ces assemblées trouveraient singulier que l'on vint leur demander d'adopter des lois fragmentées, au lieu d'en terminer d'un coup au moyen d'une législation complète : elles se montreraient, disait-on, plus difficiles dans l'avenir. D'autre part, ajoutait-on, la limitation de la responsabilité du propriétaire de navires est, à nos yeux, la principale affaire. Elle s'est toujours imposée à l'attention des congrès, et, en fait, les conventions sur l'abordage et l'assistance perdent une partie de leur inté-

rèt, si l'étendue de la responsabilité n'est pas en même temps déterminée.

La troisième session s'ouvrit à Bruxelles le 28 septembre 1909. On y constata la présence des délégués de deux nouveaux États, la République Argentine et le Brésil; ce qui portait à vingt-quatre le nombre des nations représentées.

Le désir des Anglais reçut satisfaction.

La Conférence examina les résolutions votées en 1907, par le Congrès de Venise, sur la limitation de la responsabilité des propriétaires et sur les privilèges et hypothèques, et posa, sur l'une et l'autre de ces matières, des bases de projets de conventions, en vue de les soumettre à l'étude des gouvernements intéressés.

Quand à l'abordage et à l'assistance, les plénipotentiaires se mirent d'accord une fois de plus et se déclarèrent prêts à signer les conventions « ad referendum » et sous réserve de la signature des autres États.

La quatrième session dura du 12 au 27 septembre 1910, et vit enfin aboutir définitivement les deux conventions sur l'abordage et sur l'assistance.

Le 23 septembre, après une dernière étude en sous-commission, et un rapport de M. Louis Franck (1), les représentants des vingt-cinq États adhérents signaient ces conventions sous réserve de la ratification par l'autorité législative des divers pays (2).

(1) *Bulletin* n° 47 *de l'Association française du droit maritime.*

(2) Voir le texte aux annexes III et IV.

Ce résultat put être atteint grâce à ce fait que l'Angleterre renonça enfin à voir lier les quatre projets en préparation. Les diplomates, en effet, décidèrent qu'il n'était pas possible de trancher la question de la responsabilité à raison des dommages causés aux choses sans examiner en même temps celle encourue à raison des accidents corporels.

Les deux sujets se touchent de trop près et la façon dont on réglementé l'un réagit trop fortement sur l'autre pour qu'on songe à les séparer. Or, la responsabilité pour dommages corporels, était, en septembre 1910, bien loin d'avoir reçu une solution.

Le Congrès de Brême, l'année précédente, n'avait présenté que des discussions préliminaires, qui avaient surtout montré les divergences d'idées régnant à ce sujet.

En présence de cet état de choses, les diplomates anglais reconnurent qu'on ne pouvait ainsi ajourner à une époque peut-être lointaine la réalisation des deux conventions toutes prêtes ; et, renonçant à leur idée primitive, ils signèrent avec les autres plénipotentiaires.

Quant aux « bases » formulées par la session de 1909 sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur les privilèges et hypothèques, elles furent revues par la Conférence en sous-commission, et écartées pour être remplacées, en matière de privilèges et hypothèques par de nouvelles « bases » (1) et, en matière de responsabilité par

(1) Annexes V.

deux avant-projets, qui s'inspirent de principes différents entre lesquels la prochaine assemblée sera appelée à choisir (1).

(1) Annexes VI.

CHAPITRE IV

LES RÉSULTATS ACQUIS

1. — *Textes adoptés*

Quand on compare le Code international de l'abordage et de l'assistance, tel qu'il avait été voté au Congrès de Hambourg, en 1902, avec les conventions signées à Bruxelles, on remarque qu'à l'exception de quelques points de détail d'intérêt minime, qui concernent surtout des précisions de texte, les modifications apportées par la Conférence diplomatique sont en fort petit nombre.

Le projet de Hambourg, dans son article 4 relatif à l'abordage causé par faute commune, stipulait l'absence de solidarité dans l'obligation des navires de réparer les conséquences dommageables de leurs fautes tant à l'égard des choses que des personnes.

Par un sentiment d'humanité, la Conférence a établi, en faveur des victimes et des héritiers, un recours solidaire contre les navires en faute pour les dommages causés par mort ou blessures.

C'est un motif analogue, qui a guidé la Conférence dans

les corrections introduites par elle dans le projet de loi sur l'abordage et l'assistance. Elle a accordé, dans l'article 9, aux sauveteurs de vies humaines le droit à une équitable rémunération, que ceux-ci toucheront, non pas directement des personnes sauvées, mais sur la rémunération accordée aux sauveteurs du navire et de la cargaison

Ce sont là des solutions heureuses, auxquelles chacun n'a pu qu'applaudir.

La Conférence a su compléter son œuvre bienfaisante en proclamant solennellement, dès sa première session, que, même en dehors du cas d'abordage, le capitaine était tenu de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre, autant qu'il peut le faire sans dangers sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers (1).

Et pour assurer à ce principe une sanction efficace, la Conférence a fait suivre cet article de la disposition suivante : « Article 12. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée. »

Cet article n'est pas inutile, car bien rares sont les pays où la loi répressive frappe d'une peine le capitaine, qui a négligé de porter secours au navire en péril. L'Italie est de ce nombre ; et, comme le disait si bien M. le Professeur

(1) Article 11 de la Convention sur l'assistance.

Berlingieri, dans son rapport sur l'assistance et le sauvetage au Congrès de Paris de 1900 : « L'Italie a l'honneur « incontesté d'avoir, la première parmi les nations civili- « sées, imposé à ses marins l'obligation de l'assistance « sous la menace de sanctions pénales. L'article 111 de la « loi pénale sarde du 13 janvier 1827, concernant la « marine marchande (auquel correspond l'article 232 de « l'Édit Royal pénal maritime concernant les navires de « guerre) imposait au capitaine l'obligation de porter « secours à celui qui se trouvait en péril de naufrage, sans « distinction de nationalité, et ce, sous peine d'être sus- « pendu, même destitué de ses fonctions et privé du droit « de commander sur un navire quelconque. Ces disposi- « tions furent reproduites dans le premier Code italien de « la marine marchande et finalement dans celui actuelle- « ment en vigueur (1). »

2. — *Cas d'application de ces textes*

Il appartenait à la Conférence de déterminer de façon précise les cas où les règles votées par elle devaient trouver

(1) La loi française est, à ce point de vue, en retard sur la législation italienne. Notre loi du 10 mars 1891, dans son article 4, frappe d'une peine d'amende et d'emprisonnement le capitaine qui n'a pas employé tous les moyens pour sauver un autre navire en péril, mais seulement quand ce péril résulte d'un abordage. Elle se trouve donc en cela conforme aux articles 8 et 9 de la Convention de Bruxelles sur l'abordage ; mais non aux articles 11 et 12 de la Convention sur l'assistance et le sauvetage.

leur application. Dans le premier article de l'une et l'autre convention, il est indiqué que les dispositions qui suivent ne concernent que l'abordage et l'assistance survenus soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau de navigation intérieure, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où se sont produits ces événements. Les navires de guerre et les navires d'État exclusivement affectés à un service public restent en dehors de la réglementation (1).

La nature même des conventions ne leur permet pas d'être d'une application tout à fait générale et universelle. Ne peuvent évidemment être liés par elles que les ressortissants des États qui les ont signées. Mais la Conférence diplomatique désirait voir les conventions prendre une extension aussi large que possible ; aussi réserve-t-elle aux États contractants la faculté de convenir avec des États non contractants que les relations entre leurs nationaux seront régies réciproquement par les conventions de Bruxelles (2).

Ces dispositions ne visent que des rapports internationaux et laissent en dehors d'elles les difficultés qui existent entre intéressés ressortissant tous du même État que le tribunal saisi. En ce cas, la loi nationale fournira la solution (3).

Malgré le champ d'application nécessairement encore un

(1, Abordage (art. 11) ; assistance et sauvetage (art. 14).
(2 et 3) Abordage (art. 12) ; sauvetage et assistance (art. 15).

peu restreint des nouvelles conventions sur l'abordage et l'assistance, il est permis, grâce au nombre des pays signataires qui représentent la presque totalité des nations civilisées, d'affirmer que nous sommes bien en présence d'une législation uniforme et mondiale, suffisante pour supprimer les conflits de lois dans la majorité des cas, c'est-à-dire pour atteindre le résultat recherché.

Aussi M. Louis Franck a-t-il pu écrire avec raison (1), que « la Conférence diplomatique constitue une des dates « les plus importantes que l'histoire du droit maritime ait « eu à enregistrer jusqu'à ce jour. Elle marque l'avène- « ment définitif d'une conception nouvelle, plus ration- « nelle, plus équitable et plus humaine dans les rapports « juridiques qui naissent du commerce international par « mer. »

Combien nous sommes déjà loin du temps où l'un des plus actifs partisans de l'unification, le baron Lambermont, disait avec la tristesse sceptique de sa grande expérience : « Je vous attends au moment où il faudra passer à la réa- « lisation, au moment où il faudra saisir les puissances « intéressées de vos résolutions. Que de vœux dorment « dans les cartons! Que de choses utiles et bonnes, les « Puissances sont venues empêcher (2). »

Retraçant le chemin parcouru depuis les premières tentatives, M. Rahusen évoquait en ces termes le souvenir des

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international*, p. VII.
(2) Congrès de Bruxelles de 1888.

faibles espoirs d'alors : « C'était en ce mois de septembre « de l'année 1860 que la première tentative fut discutée « dans le grand centre de commerce de l'Écosse, dans la « ville de Glascow, pour apporter l'uniformité dans la « matière de l'avarie grosse. J'étais jeune encore, et « maintenant je suis, je crois, le seul survivant de cette « conférence, qui était présidée par Lord Brougham. Nous « n'avions au commencement pas beaucoup de confiance « dans notre œuvre, car nous voyions de l'opposition de « toutes parts..... Et bien des conférences se sont passées « à York, à Londres et à Anvers, avant qu'on pût s'aper- « cevoir qu'on gagnait du terrain (1). »

3. — *Formalités à remplir pour que les textes soient mis à exécution*

Quelque considérables que soient les progrès accomplis, une dernière formalité reste à remplir pour que les conventions entrent en vigueur. L'article 16 de la Convention sur l'abordage et l'article 18 de celle concernant l'assistance et le sauvetage laissent aux nations contractantes un délai de deux ans pour faire ratifier par l'autorité compétente de leurs pays les traités signés par leurs plénipotentiaires.

Cette autorité varie suivant l'organisation constitutionnelle des États.

(1) *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international*, p. 176.

En France, d'après la loi du 16 juillet 1875, article 8, § 2, la ratification par le Président de la République doit être complétée par l'assentiment des deux Chambres. Et il est permis d'assurer que notre Parlement ne saurait tarder à être saisi d'un projet de loi en ce sens.

Le Bundesrath et le Reichstag allemands viennent d'autoriser la ratification (1).

En Angleterre, les mesures de ratification sont également assez avancées. La Chambre des Lords a adopté en seconde lecture le « bill » introduit devant cette assemblée par le Gouvernement, en vue d'approuver les conventions signées à Bruxelles (2).

La Belgique a, de son côté, saisi sa Chambre des Représentants d'un projet de loi, qui a été déposé le 17 mars 1911, et qui se compose d'un article unique ainsi conçu : « Les conventions internationales pour l'unification de « certaines règles en matière d'abordage et en matière « d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à « Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que le protocole de « signature annexé auxdites conventions sortiront leurs « pleins et entiers effets (3). »

Quand plusieurs Etats auront ainsi donné leur adhésion officielle, le Gouvernement belge pourra exécuter la mission dernière qui lui a été confiée dans les articles 16 et

(1) *Le droit maritime*, juillet 1911, p. 573.
(2) *Lettre* n° 31 *du Comité maritime international* du 31 août 1911.
(3) *Le droit maritime*, mai 1911, p. 431.

18 cités plus haut. Il se mettra en rapport avec ces États ; et, décidant sans aucun doute qu'il y a lieu de faire entrer en vigueur les conventions sur l'abordage et l'assistance, il offrira à l'adhésion des nations cette loi unique qui aura coûté tant de peine à créer, mais qui rachètera tant d'efforts par les immenses services qu'elle est destinée à rendre.

4. — *Différence entre les conventions internationales et la loi maritime unifiée*

Quelle est la valeur exacte des conventions internationales, au point de vue de l'unification complète du droit de la mer? Il est certain que les résultats acquis n'ont pas pour conséquence immédiate l'apparition d'une loi unique régissant l'empire de la mer, sans aucune exception, sans qu'il y ait place désormais pour une distinction quelconque de nationalités. Bien qu'activement poursuivi, ce but n'a pu être entièrement atteint jusqu'à ce jour, et l'impossibilité momentanée d'y parvenir par une voie directe s'est manifestée de façon évidente au cours des congrès dans les conditions que voici :

Le Comité maritime international poursuivait résolument ses projets de loi unique, quand M. de Valroger, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, exposa, au Congrès de Hambourg de 1902 que le traité qu'on avait en vue serait insuffisant pour produire une réglementation universelle s'appliquant, sans distinction, à tous ceux

qui fréquentent le domaine des mers ; car, les procès entre ressortissants d'un même État allaient s'y trouver soustraits.

Un traité international ne peut régler que les contestations entre un national et un étranger. Presque toutes les constitutions s'opposent à ce qu'un traité de cette sorte ait un effet direct sur la législation interne de l'État.

Les difficultés entre sujets d'un même pays ne peuvent être soumises qu'à une loi, dont la confection et le vote appartiennent aux Parlements auxquels aucune autre autorité ne saurait se substituer (1).

Le Congrès comprit la valeur de cette remarque. Puisqu'un traité ne pouvait modifier une loi nationale, il fut voté un amendement, qui avait pour but de tourner la difficulté en obligeant les Parlements à prendre les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées aux traités.

La Conférence diplomatique n'a pas maintenu cet amendement. Elle estima avec raison qu'on ne peut contraindre les assemblées parlementaires à prendre telle mesure, dont l'initiative leur appartient souverainement. L'efficacité de cette contrainte eut été fort douteuse.

Il fallut donc se contenter de la forme, dans laquelle sont rédigées aujourd'hui les conventions de Bruxelles, et laisser en dehors de leur application les contestations qui mettent aux prises les ressortissants d'un même État.

(1) M. de Valroger a complété cette observation dans le *Bulletin* n° 40 *de l'Association française du droit maritime.*

Même dans ces conditions, l'accord intervenu présente un résultat des plus appréciables, parce qu'il met un terme aux conflits de lois. C'est pourquoi il convient de persévérer dans la voie tracée, car elle constitue un grand pas vers l'uniformité législative ; d'autant plus que ce premier succès va encore —, et il n'en était certes pas besoin, — stimuler l'activité du Comité maritime international, à qui il paraît insuffisant, et qui ne saurait s'en contenter.

Le Comité le considère seulement comme une solution temporaire, un pis aller, auquel il a dû s'arrêter par suite des circonstances et il espère que bientôt, l'harmonisation sera complète pour tout le droit maritime.

Pour parvenir à ce résultat définitif, point ne sera nécessaire d'imposer une contrainte quelconque aux gouvernements. La seule influence des conventions internationales suffira à cette tâche.

5. — *Influence de la mise en vigueur des décisions de la Conférence diplomatique sur les législations nationales*

Les conventions signées par la Conférence diplomatique sont donc de nature purement internationale, en ce sens qu'elles ne concernent exclusivement que les rapports entre parties de nationalités différentes. Le droit national de chaque État contractant devrait alors, semble-t-il, à première vue, demeurer indemne sans être touché en quoi que ce soit par ces décisions.

La mise en vigueur des règles sur l'abordage et l'assis-

tance va cependant avoir la plus sérieuse influence sur les législations nationales et voici dans quelles conditions.

Il n'est pas possible, en effet, de laisser dans un pays deux lois régir successivement, de façon différente, des événements identiques dans des circonstances semblables, suivant que les parties appartiennent ou non à la nation. La conséquence pourrait être la suivante : si un intéressé dans une expédition maritime venait demander à un tribunal de solutionner un litige existant entre lui et deux autres personnes, ayant le même intéret, mais dont l'une serait un national, tandis que l'autre serait étrangère, le tribunal appliquerait deux dispositions législatives différentes, et serait peut-être obligé, dans un même jugement, de donner deux solutions diamétralement opposées sur un même fait.

La coexistence de deux lois côte à côte est donc fort peu pratique et une telle situation ne saurait longtemps durer : l'uniformité s'impose.

Cette nécessité a été comprise par le Parlement du Royaume-Uni, quand le 21 mars 1900, un membre du Comité maritime international, M. Mac Arthur, déposa devant la Chambre des Communes, un projet de loi, qui distinguait les abordages entre navires anglais des abordages entre navires anglais et étrangers, et appliquait aux premiers la limitation de responsabilité de la loi anglaise et aux seconds la limitation telle qu'elle résultait des résolutions votées au Congrès de Londres de 1899.

Lord Alverstone, alors attorney general, s'opposa à ce

projet en ces termes : « Vous nous demandez d'adhérer à « un système qui fera prévaloir deux lois devant la même « Cour, et nous aurons à rechercher quels pavillons sont « en litige afin de déterminer quelle loi s'appliquera. Ce « n'est pas une situation possible en Angleterre. Ce n'est « pas d'une politique pratique. Nous ne pouvons pas avoir « une loi pour notre pavillon et une autre loi s'il arrive « qu'un autre pavillon se trouve au procès (1). »

La Chambre des Communes adopta entièrement le sage raisonnement de Lord Alverstone et le « bill Mac Arthur » ne fut voté qu'après modification.

C'est la même idée que développaient MM. Lyon-Caen et Edmond Picard, au Congrès de Paris de 1900 en disant qu'ils ne comprenaient pas que le « bill Mac Arthur » eut jamais été déposé ; car il est inadmissible que les membres du Congrès n'acceptent pas purement et simplement les résolutions adoptées, quand ils en font la base d'un projet de loi ; sans quoi, l'unification du droit maritime n'est qu'un rêve (2). »

Ainsi, les Conventions signées par la Conférence diplomatique doivent être considérées comme le point de départ de l'unification des règles particulières à chaque pays. Peu à peu, les Parlements seront amenés, afin d'éviter la dualité de législation, à mettre leurs codes en harmonie avec les conventions internationales ; et ce tra-

(1) *Bullelin* n° 10 *du Comité maritime international*, p. 65.

(2) *Bulletin du Comité maritime international.* Compte rendu du Congrès de Paris (1900).

vail trouvera d'autant moins d'obstacle à s'effectuer que les règles préconisées réunissent la double qualité d'être à la fois logiques et pratiques.

La Belgique donne, en cela, l'exemple, comme elle n'a jamais cessé de le faire en toutes les autres circonstances. Elle ne se contente pas, comme les autres pays, de ratifier les traités de Bruxelles. En même temps et parallèlement, M. le Ministre de la Justice de Belgique a déposé le 21 mars 1911, sur le bureau de la Chambre des Représentants un projet de loi destiné à modifier et à compléter le livre II du Code de commerce belge afin de mettre ses dispositions en complet accord avec les conventions internationales sur l'abordage et sur l'assistance maritimes.

On trouve, dans l'exposé des motifs de ce projet de loi, le passage suivant, qui en explique nettement la raison d'être : « Pour atteindre le but poursuivi, l'unification du « droit maritime sur les matières au sujet desquelles un « accord est intervenu, un pas reste à faire : il faut « étendre l'application des règles conventionnelles à tous « les litiges qui peuvent surgir, lors même que les res- « sortissants d'un État non contractant y sont parties et « que tous les intéressés sont ressortissants du même « État. Ce résultat ne peut être obtenu qu'en substituant « aux dispositions des lois nationales les règles adoptées « par la Conférence de Bruxelles (1). »

Cette initiative est de bon augure et permet d'espérer

(1) *Le droit maritime*, avril 1911, p. 340.

que cet exemple ne restera pas isolé : la force des choses amènera nécessairement tous les États à le suivre. Et pourquoi n'en serait-il pas ainsi? Quels obstacles sérieux s'y opposent? La tradition? Le fait que, dans un pays, on a toujours envisagé certaines questions de la même façon ? Faible motif qui ne saurait avoir ici grande valeur; car s'il est un droit, qui tient peu de compte du passé, c'est assurément le droit commercial, et particulièrement le droit maritime.

Sorti de la vie économique d'un pays, il doit évoluer avec les nécessités nouvelles de l'industrie et du négoce. Et c'est ce qui explique ces floraisons de nouveaux Codes maritimes, qui apparaissent de toutes parts, allemand, italien, belge, grec.

Ces peuples se sont aperçus que toutes les vieilles règles, qui s'étaient maintenues intactes au cours des siècles, étaient, à l'heure actuelle, insuffisantes pour les besoins modernes, quand même elles n'étaient pas en contradiction complète avec ces besoins.

C'est là la meilleure preuve d'une évolution puissante dans les principes qui régissent le domaine de la mer. Suivant l'expression de M. Léon Hennebicque, le droit maritime mue. La période de transformation est ouverte, et nous ne sommes encore qu'au début.

Le Code belge de 1908 et le Code grec de 1910 se sont considérablement inspirés des tendances internationales.

Il convient particulièrement de noter la façon dont est composé le nouveau code maritime de la Grèce. Il suit

surtout les législations maritimes les plus récentes, celles de l'Italie et de la Belgique. Plus de deux cents dispositions des codes maritimes étrangers sont copiées par le législateur grec, dont cent-vingt-cinq tirées du Code italien (1).

Cette observation est intéressante en ce qu'elle montre comment une nation peut se créer, presque de toutes pièces, un code, sans être trop retenue par les traditions nationales, et peut emprunter aux législations voisines tout ce que celles-ci présentent de pratique et de profitable.

On conçoit aisément quel avantage précieux résulte de ce caractère pour la facilité de l'unification.

De leur côté, la Hongrie, les Pays-Bas et la Roumanie étudient en ce moment la réforme de leur loi maritime.

6. — *Influence des règles de Bruxelles sur le droit français*

Notre droit ne doit pas demeurer en arrière vis-à-vis des autres. Il faut qu'il entre résolument lui aussi dans la voie qui lui est si clairement indiquée.

Pouvons nous accepter de nous trouver en présence d'un double ensemble de règles ; les unes tranchant les procès entre nos nationaux, les autres applicables aux conflits entre nos nationaux et ceux des pays signataires des conventions?

(1) *Revue internationale du droit maritime*, 1909-1910, p. 840.

Notre droit manquerait à ses principes d'unité et de clarté, dont il s'est toujours fait une règle, s'il tolérait qu'une telle situation s'établît dans nos lois de façon durable.

Une modification sérieuse doit intervenir de ce côté; sérieuse, parce qu'il faudra remplacer par des articles fort explicites les dispositions par trop brèves, qui concernent, en notre pays, l'abordage comme l'assistance et le sauvetage. C'est à peine, par exemple, si notre Code de commerce traite de l'abordage. Quelques lignes au titre des avaries, sous l'article 407; quelques lignes encore au titre des fins de non recevoir, sous l'article 436 ; et c'est tout. La jurisprudence, avec ses règles instables, a fait le reste, et ses solutions, comme d'ailleurs celles du Code de commerce, se trouvent parfois en désaccord avec les résolutions de la Conférence diplomatique :

A. L'article 407 du Code de commerce, dans son paragraphe 3, décide : « S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert », alors que l'article 2 de la Convention sur l'abordage fait, en cas de doute, supporter les dommages par ceux qui les ont éprouvés. Nous avons vu plus haut combien est logique ce dernier système, qui n'est que l'application de l'adage *Actori incumbit onus probandi*.

Les articles 4 et 5 de la Convention sur l'abordage devront donner lieu dans notre Code à de nouvelles dispo-

sitions, car les cas visés par eux n'ont pas été examinés par nos législateurs. Mais les principes qu'ils énoncent sont conformes dans les grandes lignes, à ceux que proclame la jurisprudence française : celle-ci a toujours rendu le capitaine responsable de l'abordage, malgré la présence à bord d'un pilote obligatoire ; et, au cas de faute commune à la charge des deux navires, elle proportionne la responsabilité de chacun à l'étendue de sa faute.

L'article 6 de la Convention se trouve d'accord avec notre loi du 24 mars 1891, qui a modifié l'ancien article 435 du Code de commerce, en supprimant la nécessité d'un protêt pour la recevabilité de l'action d'abordage.

Par contre, l'article 7 fixe un délai maximum de 2 ans pour introduire l'action en réparation du dommage, tandis que notre article 436 déclare cette action non recevable, si elle n'a été intentée dans le délai d'un an, à compter du jour de l'abordage.

B. En matière de sauvetage et d'assistance, la situation est à peu près la même avec toutefois cette différence que nos dispositions législatives sont sur ce point encore moins explicites que sur celui de l'abordage. Il faut remonter jusqu'à l'ordonnance d'août 1681 pour trouver une réglementation, et encore ne concerne-t-elle que le sauvetage, c'est-à-dire le secours donné à un navire naufragé ou en danger imminent de naufrage ou à un bâtiment abandonné de son équipage. Le sauveteur a droit alors au tiers des objets sauvés par lui.

Quant à l'assistance, c'est-à-dire au secours donné à un navire dans tous les autres cas que ceux du sauvetage, c'est une création de la jurisprudence.

Les tribunaux accordent à l'assistant une équitable rémunération basée sur l'importance du service rendu, sur le danger qu'il a couru, les pertes qu'il a subies, sur la valeur de son bâtiment et sur celle du navire assisté, en un mot, sur les valeurs en risque.

Ce sera donc toute une législation nouvelle à introduire dans le Code de commerce, puisque l'assistance et le sauvetage ne constituent plus qu'une même opération, d'après les Conventions de Bruxelles. L'influence du « salvage » anglais s'y fait manifestement sentir, surtout par l'adoption de la règle « no cure, no pay », qui défend de prendre en considération le sauvetage ou l'assistance, lorsqu'ils n'ont pas produit de résultat utile (art. 2) (1).

Le point le plus important, et le plus nouveau pour nos idées traditionnelles, se trouve dans les articles 11 et 12 des décisions de la Conférence diplomatique relatives au sauvetage. Le capitaine est tenu de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre. Jamais nos tribunaux ne sont allés aussi loin en cette voie, et, s'il leur est arrivé souvent d'avoir à affirmer l'obligation d'assistance, ce ne fut jamais qu'au

(1) Depuis longtemps, en France, on demandait que la législation sur le sauvetage fût modifiée ; et qu'il n'y eût qu'une règle uniforme pour le sauvetage et l'assistance (Délibération de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, séance du 18 juillet 1901).

cas où cette aide avait été rendue nécessaire par un abordage.

Sans doute, c'est là une révolution assez sérieuse dans les idées généralement admises en France, mais elle constitue une exception et un progrès.

La plupart des autres principes consacrés par les conventions de Bruxelles nous sont, du moins, familiers en doctrine, quand, par hasard, ils ne sont pas admis par la jurisprudence actuelle.

Ce ne pourra être assurément qu'une bonne chose pour notre Parlement de préciser par voie législative des règles trop importantes pour être laissées plus longtemps aux incertitudes et aux fluctuations de la jurisprudence. Et l'on peut, sans crainte, songer à apporter quelques modifications à un texte aussi ancien que l'ordonnance de 1681, qui, quelque immenses et incontestés qu'aient été sa valeur et son mérite, ne se trouve plus aujourd'hui, après plus de deux siècles, en rapport avec les progrès de la science nautique et les besoins du commerce maritime.

CHAPITRE V

AUTRES POINTS QUI APPELLENT L'UNIFICATION

Le Comité maritime international a vu poser la première pierre de l'édifice, dont il poursuit l'exécution, le jour où les plénipotentiaires signèrent à Bruxelles les conventions sur l'abordage et l'assistance. D'autres résolutions viendront successivement s'ajouter à cette base, afin de constituer un ensemble complet de règles de droit maritime.

Parmi les questions pour lesquelles l'unification reste encore à accomplir, les unes, après avoir été longuement étudiées au cours des congrès, ont été soumises à la Conférence diplomatique, mais n'ont pas, jusqu'à l'heure actuelle, abouti à des solutions définitives.

D'autres sont portées au programme du Comité maritime international ; mais, encore insuffisamment mûries, elles font l'objet des discussions des Congrès, en attendant d'être transmises à la Conférence diplomatique.

D'autres enfin ont été, jusqu'à présent, tenues en dehors des travaux du Comité maritime, qui ne les abordera qu'après en avoir terminé avec les études, qui occupent son attention à l'heure actuelle.

1. — *Questions soumises à la Conférence diplomatique, mais non encore solutionnées par elle*

1. Au nombre des matières sur lesquelles la Conférence diplomatique ne s'est pas encore prononcée se trouve l'important problème des droits réels accessoires sur les navires.

Ces droits réels se divisent en deux groupes, qui, à raison de leur origine et de leur nature, demandent des règles différentes : d'un côté, les hypothèques, gages et morts-gages ; de l'autre les privilèges.

A. Les premiers naissent par l'accord des parties : ce sont de véritables contrats, qui, comme tels, s'en voient appliquer les principes généraux. Mais, par suite de leur caractère d'accessoire, grevant le navire et en diminuant la valeur de gage, il était nécessaire de déterminer quel est, à l'étranger, l'effet que peuvent avoir ces droits. La question n'est pas moins intéressante pour le propriétaire du navire que pour les créanciers.

Ces derniers ont le plus grand besoin de connaître, avant de stipuler, quelles charges grèvent leur gage futur, lesquelles leur sont opposables et dans quelle mesure ils pourront faire valoir les droits de suite et de préférence.

Le propriétaire du navire est également intéressé à présenter à ses créanciers une situation nettement définie,

capable de leur inspirer toute confiance : c'est une condition indispensable à la bonne utilisation de ces admirables instruments de crédit que sont les navires de mer.

Sans doute, le système rationnel eût été de fixer pour tous les pays des modes identiques de constitution et de publicité des hypothèques. Mais on ne pouvait songer raisonnablement à imposer aux États des mesures qui concernent trop intimement leur organisation intérieure. Les congrès préférèrent décider qu'une hypothèque régulièrement constituée suivant la loi du pavillon du navire devrait être partout respectée ; et l'article premier du projet de convention, rédigé par la sous-commission de la Conférence diplomatique de 1910, n'y ajoute qu'une condition : l'inscription de l'hypothèque ou du gage sur un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central.

Ce système qui n'a d'autre prétention que celle d'être un simple palliatif, a l'inconvénient de présenter encore une diversité trop grande dans les modes de publicité (1). Il ne sera vraiment pratique que lorsqu'il aura été créé un office central, où il sera possible de se rendre compte d'un coup d'œil de la situation de chaque navire.

B. La matière des privilèges présente une complication

(1) Afin de faciliter les recherches, le Comité maritime international, sur la demande formulée par sir William Pickford au Congrès de Venise, s'occupe de réunir et de publier les modes de publicité des hypothèques maritimes en vigueur dans chaque législation.

fort grande, et leur réglementation internationale a donné lieu à des discussions sans fin.

Tout d'abord, devait-on même conserver les privilèges ? Ce sont, disaient les partisans de la négative, des entraves nuisibles au crédit maritime. Les prêteurs ne se montreront jamais confiants, tant qu'ils auront à redouter, au cours du voyage, l'apparition de créances nouvelles souvent considérables, qui les primeront et absorberont peut-être la totalité de leur gage. Ce raisonnement, quelque logique qu'il soit, ne saurait être admis, car l'existence des privilèges est imposée par la nécessité. Les créanciers hypothécaires savent que les dangers de la navigation soumettent leur gage à des risques sans nombre et qu'ils sont exposés à chaque instant à le voir disparaître fortuitement. Il est donc normal qu'ils soient primés par ceux qui possèdent une créance pour avoir aidé le navire à éviter les périls de toutes sortes qui le menacent, par ceux qui, en un mot, auront contribué à leur conserver leur gage. Ils peuvent d'ailleurs se garantir de tout risque en contractant une assurance.

La nécessité des privilèges reconnue, restait à en régler uniformément le nombre et le rang. Les divergences les plus complètes, existent à ce sujet dans les législations. Tandis que certaines admettent un nombre considérable de privilèges, d'autres ne les considèrent que comme de rares exceptions; et quant à ce qui concerne leur rang, les systèmes en vigueur ne présentent pas une moindre variété.

Une uniformité parfaite doit régner sur une pareille matière. Il n'est point possible, à moins de jeter une grave perturbation dans les rapports maritimes, qu'un créancier se trouve en première ligne, ou soit au contraire primé et repoussé à un rang postérieur, suivant que les hasards de la navigation le mettent en présence d'autres créanciers de telle ou telle nationalité (1).

Le Comité maritime international reconnut qu'il fallait favoriser l'extension du crédit maritime en restreignant autant que possible le nombre et l'importance des privilèges. C'est, disait-on, pour ce crédit, une question de vie ou de mort, dont il y a lieu de tenir le plus grand compte à une époque d'échange international aussi intense que la nôtre.

La plus grosse des difficultés, soulevées au cours des discussions, se manifesta au sujet du privilège garantissant les indemnités dues à raison d'un abordage. Une divergence de vues profonde existait entre les partisans de la loi anglaise qui admet ce privilège et les partisans des législations continentales qui le repoussent. Le désaccord reposait sur une question de principes.

Le droit britannique considère que le propriétaire du

(1) Sous l'empire de notre droit, l'intérêt n'est pas moindre pour le débiteur, car suivant qu'une créance sera ou non privilégiée, l'armateur, d'après la loi du 19 février 1889, dont la jurisprudence fait application au droit maritime, pourra, en cas de perte du navire, conserver en totalité le bénéfice de l'assurance, ou, au contraire, devra désintéresser le créancier, sur le montant de l'assurance.

navire et les créanciers connaissent les risques auxquels est soumis le navire qui les intéresse. Ils ne doivent donc pas être surpris de voir des privilèges grever leur navire à la suite d'un abordage, car c'est une conséquence directe des dangers qui les menacent et qu'ils ont dû prévoir.

Les législations continentales donnent pour base aux privilèges maritimes une idée de conservation de la chose, et, en conséquence, elles se montrent fort hostiles à la théorie anglaise de la créance d'abordage, qui ne repose sur rien de semblable (1).

Toutefois, les délégués des pays continentaux ont, au cours des congrès, consenti à faire figurer au rang des privilèges la créance du fait d'abordage, afin de donner satisfaction aux idées britanniques.

Un avant-projet de convention sur les privilèges qui avait été rédigé au Congrès de Venise de 1907, comprenait quatre groupes de privilèges (2).

La Conférence diplomatique de 1910 en ajouta un cinquième pour les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, en cas de nécessité (art. 3, 4°) (3).

Elle ajoute également aux privilèges du premier groupe

(1) Elles ajoutent que ce privilège qui peut conserver des sommes énormes, puisque le navire abordé, avec sa cargaison, représente parfois un gros nombre de millions, portera une atteinte directe au crédit maritime. Les prêteurs sur hypothèques ne voudront pas s'exposer à être primés par un privilège, qui absorberait leur gage et au delà.

(2 et 3) Annexes.

les frais de pilotage que le Congrès de Venise avait rejetés, malgré l'observation et l'insistance d'un membre de l'Association française du droit maritime (1).

Afin de ne pas créer par l'établissement des divers privilèges, des entraves trop grandes au crédit de l'armateur, le projet de traité de la Conférence diplomatique fixe, dans son article 6, un délai d'un an à dater de l'exigibilité de la créance, comme temps de durée des privilèges.

Si le projet de convention est adopté dans sa forme actuelle, il en résultera pour le Code français de grandes modifications, si on veut mettre ses dispositions en harmonie avec celles du traité international.

L'article 191 de notre Code de commerce comporte dix groupes de privilèges, dont six seraient supprimés, savoir ceux qui concernent : 1° les droits de remorquage ; 2° le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux ; 3° les sommes dues aux vendeurs ; 4° celles dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction ; 5° le montant des primes d'assurances ; 6° les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.

Par contre, trois nouveaux privilèges devraient être introduits dans notre Code pour garantir : 1° les indemnités dues, à raison d'un abordage, soit à un autre

(1) *Bulletin* n° 19 *du Comité maritime international*, p. 628.

navire, soit à sa cargaison ; 2° les indemnités dues aux passagers ; 3° les indemnités dues pour réparer les dommages causés à des ouvrages d'art.

C'est, on le voit, la transformation radicale de l'article 191 de notre Code de commerce, dont bien peu de dispositions subsisteraient par la suite. Il est peu de pays dont la législation aurait à subir des modifications aussi importantes que la nôtre. Et cependant les jurisconsultes qui représentaient les intérêts français dans les assemblées, où ont été discutés ces problèmes, ont consenti à accepter des solutions souvent contraires à nos traditions commerciales. Ils n'ont pas voulu qu'en présence des raisons supérieures que l'on faisait valoir, leur obstination pût être un obstacle à cette unification, dont ils conçoivent toute la valeur, et qu'ils sont les premiers à appeler de tous leurs vœux.

2. — *Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*

Nous savons comment procédèrent les congrès dans l'étude de la responsabilité du propriétaire, comment le Comité maritime international, malgré certaines hostilités, parvint, grâce à sa persévérance, à user les pires résistances et créer des bases de transaction dans une question des plus complexes.

Il convient maintenant d'examiner le problème, non plus dans son évolution, mais dans son ensemble, tel qu'il

apparaît éclairé par les discussions des congrès et de la Conférence.

Tous les pays admettent une limitation de la responsabilité de l'armateur. Les conditions dans lesquelles s'exerce le commerce maritime imposent partout cette nécessité l'armateur ne saurait être tenu sur la totalité de sa fortune de réparer les dommages dont son navire, sous les ordres d'un capitaine, a pu être la cause au cours de ses voyages. Cette situation trouve sa principale raison d'être dans un double motif. Tout d'abord, on cherche par ce moyen à favoriser les armements. Personne n'ignore quels désastres sont parfois produits même par un navire de petite taille. Au cas d'abordage, par exemple, que de fois n'a-t-on pas vu des bâtiments de vastes dimensions coulés par des navires d'un faible tonnage? Obliger les propriétaires de ces derniers à affecter tous leurs biens, tant de terre que de mer, au paiement intégral des indemnités, dues à des tiers par le fait du capitaine, aurait pour résultat de décourager le commerce maritime en l'écrasant sous des charges, dont il serait impossible de jamais prévoir l'étendue.

La seconde raison, non moins sérieuse, est que le propriétaire ne peut choisir librement son capitaine. Il est tenu de le prendre dans une certaine catégorie de personnes, désignées par l'État. On ne saurait, en conséquence, le rendre responsable sans limites des actes d'un préposé, qu'il ne peut surveiller et dont le choix n'a pas été librement consenti par lui.

Si l'accord est complet sur l'existence nécessaire d'une responsabilité limitée, il n'en est plus de même quand il s'agit de déterminer jusqu'à quel point le capitaine représente l'armateur et peut l'engager.

Les modes de limitation actuellement en vigueur dans le monde se rattachent à trois groupes désignés respectivement sous les noms de système britannique, système allemand et scandinave, et système français. Ces deux derniers groupes, ayant entre eux beaucoup d'analogie, sont souvent réunis sous la même appellation de système continental par opposition au mode anglais, qui s'inspire de principes tout différents.

Le système britannique a pour base l'idée de responsabilité personnelle. En principe, le propriétaire répond sur tous ses biens des actes du capitaine ; mais il a la faculté de se libérer en payant une somme qui ne peut excéder 8 livres sterling par tonne de son navire, quand il s'agit de dommages matériels. Au cas de dommages corporels, on ajoute 7 livres par tonne, ce qui établit un maximum de 15 livres par tonne (1).

Le système allemand-scandinave présente une règle diamétralement opposée. Il n'admet, à la charge de l'armateur, qu'une responsabilité réelle dans les conditions suivantes : Chaque navire constitue un patrimoine distinct et complet, qui se suffit à lui-même. Le patrimoine est affecté entièrement à l'exécution des obligations qui

(1) Merchant shipping act de 1894, art. 543.

naissent, au cours de l'expédition maritime, du fait du capitaine ou de l'équipage ; mais, par contre, le propriétaire n'est tenu que sur le navire. Il est entièrement à couvert, par ailleurs, et ne saurait être inquiété sur ses autres biens.

Pour parvenir à ce résultat, le droit allemand n'a même pas eu besoin de doter le navire d'une personnalité civile fictive ; il lui a suffi de déclarer que le navire constituerait seul le patrimoine d'exécution. Il ne saurait en résulter aucun inconvénient notable pour les créanciers, qui peuvent aisément se rendre compte, par le simple examen du navire, de la valeur du gage qui leur est ainsi réservé.

Le système français occupe une place intermédiaire entre les deux précédents. Comme le droit anglais, notre Code déclare l'armateur personnellement responsable des actes de ses préposés ; mais, en même temps, il accorde à cet armateur une faculté, qui présente avec la responsabilité réelle du droit allemand une forte analogie. Aux termes de l'article 216, § 2 du Code de commerce, le propriétaire du navire peut, dans tous les cas, s'affranchir par l'abandon du navire et du fret, des obligations nées du fait du capitaine.

Le navire et le fret, c'est-à-dire les valeurs susceptibles d'être comprises dans l'abandon, constituent ce qu'on appelle en doctrine la fortune de mer. Le Code n'indiquant pas davantage les éléments dont est formée cette fortune, c'est la jurisprudence qui en a déterminé la composition (1).

(1) Sur la composition de la fortune de mer, et de façon générale

C'est elle, par exemple, qui a décidé que le fret visé à l'article 216, ne pouvait être que le fret net ; ou que l'armateur n'est pas tenu d'abandonner aux créanciers l'indemnité qui lui est versée par une assurance par suite de la perte du bâtiment (1).

L'économie de l'article 216 peut se résumer ainsi : responsabilité complète de l'armateur, mais avec faculté pour lui de fixer un patrimoine restreint d'exécution.

L'une des principales différences entre le système anglais et les systèmes continentaux, est que, pour mesurer l'étendue de la responsabilité, au cas d'abordage ou d'autre accident dépréciant le navire en faute, le premier considère la valeur du navire avant l'accident, tandis que les seconds envisagent cette valeur telle qu'elle existe après l'accident. D'où cette conséquence : sous l'empire du premier, la responsabilité du propriétaire présente un taux fixe, tandis qu'avec les seconds elle varie considérablement avec les hasards de la navigation et se trouve même parfois réduite à rien, au cas de destruction totale du navire.

Il existe une autre différence, qui, celle-ci, sépare le groupe allemand-scandinave du groupe des systèmes anglais et français. En Angleterre et en France, les jurisconsultes voient, dans la limitation de la responsabilité

sur la responsabilité des propriétaires de navires, voir l'étude de M. Verneaux sur la fortune de mer et celle de M. Ripert sur la responsabilité du propriétaire.

(1) Sauf l'application de la loi du 19 février 1889, au cas de créanciers privilégiés ou hypothécaires.

de l'armateur, une exception dérogeant à la règle normale, qui déclare le commettant et le mandant responsables des actes de leurs préposés et mandataires.

Les législations allemandes et scandinaves présentent une tout autre conception du problème. Pour elles, la limitation n'est pas une règle exorbitante du droit commun en faveur des armements.

L'affectation du navire aux créanciers comme gage des obligations nées du chef du capitaine constitue, au contraire, une faveur au profit de ces créanciers.

Suivant le droit commun allemand, le commettant cesse d'être responsable quand il n'a commis, dans le choix ou la surveillance de ses préposés, ni faute ni négligence. Or, l'armateur, contraint de choisir son capitaine seulement dans la catégorie qui lui est désignée par l'État, est, d'autre part, dans l'impossibilité de le surveiller au cours du voyage; il se verrait donc, d'après le droit commun, déchargé de toute responsabilité. En déclarant l'armateur tenu sur son navire, on accroît ses charges dans de notables proportions au lieu de les diminuer (1).

Tels sont, dans leurs grandes lignes, les principaux modes de limitation en vigueur.

Sur lequel allait se fixer le choix du Comité maritime

(1) Cette charge qu'on lui impose trouve sa cause, d'après le droit commercial allemand, dans ce fait que le propriétaire, en faisant parcourir les mers par son navire, crée pour la navigation en général un risque plus grand, dont il doit être responsable dans la mesure même de la cause du risque.

international? Question embarrassante; car les avantages des uns et des autres sont toujours compensés par de plus ou moins grands défauts.

La règle anglaise des 8 ou 15 livres par tonne a pour elle le bénéfice de sa simplicité et de sa fixité; mais elle a l'inconvénient, sous une apparence d'équité, de créer, en fait, une inégalité de condition entre gros et petits armateurs. Pour que cette règle fût juste, il faudrait que la tonne de tous les navires eût toujours une égale valeur. Or ce n'est un secret pour personne que la valeur de chaque tonne croît en proportion du tonnage du navire, et diminue avec l'âge et la nature de la construction, de telle sorte que la charge des 8 ou 15 livres, relativement légère pour l'armateur du puissant et luxueux paquebot, peut constituer une charge écrasante pour les propriétaires de bâtiments plus modestes.

Le système allemand est également critiquable, mais pour une raison inverse. Ce n'est plus le propriétaire du petit bâtiment qui se trouve lésé, mais l'armateur de grosses unités. Au point de vue économique, cette situation est encore plus dangereuse que la première; car la loi du progrès exige que l'on favorise les gros armements, qui correspondent mieux aux besoins du trafic moderne. Quelque remarquable que soit en théorie la conception allemande, elle ne saurait suffire à elle seule à donner entière satisfaction. Excellente pour le navire qui vieillit ou se démode, elle devient ruineuse pour le vaste bâtiment pourvu des perfectionnements les plus récents et les plus coûteux.

La théorie française de l'abandon, en sa qualité de solution intermédiaire, parvient-elle à réunir les avantages des systèmes précédents en écartant leurs vices?

Elle présente, à l'exemple de la conception allemande, la possibilité d'un patrimoine d'exécution limité au navire; et, en cela, elle évite le reproche que l'on peut adresser aux Anglais; mais elle ne corrige guère le défaut du système germanique.

Le choix laissé à l'armateur ne saurait le satisfaire, quand son bâtiment a une grande valeur. S'il ne consent pas à affecter la totalité de son navire à l'exécution des dettes créées par son capitaine, il n'a qu'une ressource : le paiement entier sans limitation. Le remède est pire que le mal.

Le système français ne pourrait prétendre au rôle de moyen terme, que si l'article 216 plaçait à côté de l'abandon, une responsabilité limitée, comme dans la loi anglaise, à une certaine somme par tonne.

Comme on le pense, les critiques n'ont pas été ménagées aux règles françaises. Et d'ailleurs, il faut reconnaître que, dans sa forme de rédaction actuelle, l'article 216 laisse fort à désirer. Suivant l'expression de M. Verneaux « l'article 216 donne, dès le premier aspect, l'impression d'un fâcheux rapiéçage (1). » Cet effet est dû aux modifications apportées à l'article par les lois du

(1) *La Fortune de mer*, p. 7. (*Recueil de législation*, 2e série, t. II. 1906).

14 juin 1841 et du 12 août 1885. Malgré ces additions, l'article demeure bien incomplet. Il indique la faculté d'abandon sans en préciser les conditions d'exercice.

Cette matière est donc pour la majeure partie une création de la jurisprudence, qui exige de l'armateur la manifestation de sa volonté d'abandonner. Mais, ce faisant, elle n'a pas supprimé toute incertitude à cet égard ; car les tribunaux se réservent souverainement le droit d'apprécier si, en fait, le propriétaire n'a pas accompli, avant la notification de sa volonté, des actes susceptibles d'être interprétés comme une renonciation à la faculté d'abandon.

Avant d'indiquer les solutions que l'on cherche actuellement à faire adopter en vue de concilier, au moyen d'une règle pratique, les principes en conflit, il convient de signaler le projet particulièrement radical, qui fut formulé au Congrès de Hambourg de 1902, par M. Gütschow, secrétaire de la Chambre de Commerce de Hambourg (1).

Il proposait de supprimer toute responsabilité du propriétaire à raison des actes du capitaine. Cette théorie nouvelle fut présentée au cours de la discussion sur l'abordage. Elle s'y trouvait à sa place, puisque, si on l'avait adoptée, on eût ainsi tranché d'un coup la délicate question de la répartition des dommages causés par abordage. M. Gütschow faisait valoir deux arguments principaux. L'abordage, disait-il, doit être assimilé, en toutes circons-

(1) *Bulletin* n° 10 *du Comité maritime international*, p. 18 *et Revue internationale du droit maritime*, XVII, p. 649 et suiv.

tances, à un cas fortuit. Les avaries seront supportées sans recours par le navire qui les subit ; car le droit moderne ne doit plus connaître que les fautes personnelles et ne pas faire supporter au commettant les fautes de ses préposés. D'autre part, personne n'en saurait souffrir ; car, au fond, tout accident se réduit, en pratique, à un règlement de compte entre assureurs. Que les hasards de la navigation rendent aujourd'hui un assureur débiteur d'un autre, les mêmes hasards l'en rendront demain créancier, et, en définitive, la balance s'établira d'elle-même.

M. le Dr Sieveking combattit énergiquement le projet de son compatriote, en faisant observer que, quelque intéressant qu'il fût, il causait une révolution trop grande dans les principes universellement admis pour qu'on pût songer à l'adopter, et qu'en outre, il risquait d'amener des solutions peu équitables au cas où le navire, victime d'une faute d'un tiers, ne serait pas garanti par une assurance.

Le Congrès repoussa la proposition Gütschow, qui n'eut pas meilleur succès au Congrès de Liverpool de 1905, quand elle fut reprise par M. W. A. Williams, de la Standard Marine Insurance Company (1).

Restait donc au Comité maritime international la ressource de choisir entre les modes de limitation actuellement existant, celui qui lui paraîtrait devoir être adopté ; et l'on sait à quel projet il s'arrêta.

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international.*

« De la coexistence de la limite pécuniaire anglaise et « de la règle continentale est née l'idée que l'unification « pourrait se faire par leur superposition. Cette solution « n'est pas un résultat factice. Elle naît logiquement de la « situation (1). »

Telle est l'explication que donne de l'origine du projet actuel d'unification l'auteur même de ce projet. On se rappelle, en effet, que c'est à M. Verneaux que revient l'honneur d'avoir, dès le début, analysé clairement la situation du propriétaire de navire, et d'avoir montré que, bien loin de créer entre eux une barrière, les systèmes britanniques et continentaux devaient se fusionner, ou plus exactement, se superposer, afin de joindre leurs qualités et d'annihiler leurs défauts respectifs.

Le cumul de la règle anglaise et de la règle continentale a la valeur d'un procédé transactionnel qui doit donner satisfaction au plus grand nombre. Tout revient, en définitive, à établir un double maximum de responsabilité, au choix de l'armateur. Si le navire a une grande valeur, le propriétaire opposera à son créancier la limite de 8 ou 15 livres par tonne, et gardera son navire. Si le bâtiment n'a, en l'état, qu'une valeur inférieure à ce chiffre, il préférera l'abandonner.

Ce résultat pratique ne peut évidemment être atteint qu'en imposant parfois aux créanciers un certain sacrifice, au cas où le navire est perdu ou n'a plus aucune valeur.

(1) M. René Verneaux, *La Fortune de mer*, p. 36.

Le groupe anglais, lors des discussions, s'éleva énergiquement contre la situation faite aux créanciers par l'abandon. Au Congrès de Paris de 1900, Lord Alverstone expliqua que la responsabilité du commettant ne devait pas varier « d'après le sort du navire coupable » ; car il n'est pas admissible « que l'homme, qui aurait payé si son « navire avait survécu, ne paie rien si son navire est au « fond de l'eau (1). »

L'opinion britannique se refusait surtout à admettre que l'armateur, après avoir touché de son assurance une somme représentant la valeur de son navire, pût, au cas où ce dernier est coulé, perdu, sans valeur, répondre ironiquement aux créanciers : « Payez-vous sur le bâtiment qui n'existe plus. Quant à moi, je ne distrairai pas pour vous quoi que ce soit de la somme qui m'est versée par l'assurance. »

Les Anglais étaient cependant peu fondés à protester contre une situation que l'on rencontre fréquemment chez eux. Sans doute, l'abandon leur est inconnu, mais ils arrivent à une solution exactement identique, quand l'armateur a constitué une société qui a pour seul actif le navire avarié ou perdu (2).

Quoi qu'il en soit, l'Angleterre, après une vive résistance, finit par admettre le double maximum proposé ; et le 14 septembre 1910, Sir William Pickford déclara, à la

(1) *Revue internationale du droit maritime*, 1900-1901, p. 283.
(2) Single ship company.

Conférence diplomatique de Bruxelles, que son Gouvernement était disposé à adopter la responsabilité du propriétaire limitée à la valeur du navire après l'accident.

Cette heureuse déclaration fait tomber le dernier obstacle, et va permettre à la Conférence diplomatique de pousser plus activement le projet de traité, dont elle s'occupe, et qui n'est pas encore arrivé à complète maturité. A sa dernière session, la Conférence a établi deux avant-projets A et B (1), qui ont pour bases des principes différents. Ils ont été soumis aux gouvernements intéressés, invités à se prononcer sur les mérites de l'un et de l'autre.

L'avant-projet A s'inspire des résolutions votées à Venise en 1907. Le créancier à raison d'un acte contractuel ou délictuel du capitaine, a pour gage le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage (art. 1er).

Mais le propriétaire a la faculté de libérer son navire par un double moyen, soit en payant une somme de 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire (art. 6), soit en substituant au navire sa valeur à la fin du voyage (art. 5).

D'après l'avant-projet B, le propriétaire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret (art. 1er) ; c'est-à-dire qu'il est tenu *sur tous ses biens* jusqu'à concurrence

(1) Voir aux annexes.

de cette valeur, ou, à son choix jusqu'à concurrence de 8 livres sterling par tonne.

Grande, on le voit, est la différence, qui sépare les deux avant-projets. Le premier consacre le principe d'une responsabilité purement réelle, le second celui de la responsabilité personnelle.

Le projet A impose une limite qui restreint à la fois le montant de la créance et l'étendue du patrimoine sur lequel elle peut s'exercer.

Le projet B impose une limite seulement au chiffre de la créance, et lui donne pour gage la totalité du patrimoine du propriétaire.

Au point de vue économique, le projet A semble supérieur au projet B. N'est-il pas préférable de restreindre le gage au bâtiment auteur du risque, au lieu de l'étendre à toute une fortune, tant de mer que de terre, totalement étrangère à l'expédition maritime?

Le système de la réalité paraît mieux compléter la protection due aux armements, et c'est cette considération qui amena le Congrès de Venise de 1907, à adopter en partie la théorie allemande.

Dans sa prochaine session, la Conférence aura à se prononcer entre les deux conceptions qui s'offrent à elle.

Les autres dispositions des avant-projets complètent et expliquent les principes posés par eux.

Le fret visé aux articles premiers s'entend du fret brut. Le Congrès de Liverpool avait préféré le fret net (1); et,

(1) *Bulletin* n° 12 *du Comité maritime international*, p. XII.

en effet, cette dernière solution n'est-elle pas plus logique, puisqu'une partie du fret brut représente les dépenses nécessitées par le voyage, et, par conséquent, ne constitue pas un gain pour l'armateur?

Cependant, le Congrès de Venise revint sur cette décision pour une raison de simplicité : le calcul du fret net est trop difficile à établir.

Le projet A précise en détail ce qu'on entend par le voyage, à la fin duquel se détermine la valeur du navire, dans le cas de l'article 5, de même que les droits des créanciers et les obligations du propriétaire (art. 8 et 9); tandis que le projet B (art. 2) explique seulement comment est fixée la valeur du bâtiment, limite de la responsabilité.

II. — Questions examinées par le Comité maritime international, mais non encore soumises a la Conférence diplomatique.

1° L'un et l'autre des avant-projets A et B ne concernent que la responsabilité à raison des dommages matériels.

L'article 14 du projet A et l'article 11 du projet B ont été laissés en blanc par la Conférence diplomatique, en vue d'y faire figurer un jour les dispositions relatives aux dommages corporels et aux pertes de vies humaines.

Il eut semblé logique que le Comité maritime international, en réglementant la responsabilité, l'eut fait pour

les lésions corporelles en même temps que pour les dommages causés aux choses. Cette façon de procéder a pour cause la marche de travail, suivie par le Comité qui désire embrasser d'abord les questions les plus simples pour s'élever ensuite vers les difficultés plus complexes et plus délicates. Or, dès le début, au Congrès de Londres de 1899, on s'aperçut, par la simple comparaison des lois en vigueur, que leurs divergences en matière de dommages causés aux marchandises, permettaient toutefois d'entrevoir une solution intermédiaire, tandis qu'au contraire la responsabilité à raison des lésions corporelles soulevait des contestations multiples d'une complexité inquiétante. Les législations avaient des dispositions trop contraires, non seulement sur les applications, mais aussi sur les principes.

On ne voulut pas compromettre le succès de la première partie de la question, en y joignant la seconde. Suivant l'expression pittoresque de M. Autran : « On craignait de « mettre le feu aux poudres (1). » Or, c'est là un acte que le Comité maritime international tient à éviter par dessus tout ; car son succès repose sur l'attitude conciliatrice, dont il ne s'est jamais départi depuis sa création.

Cependant, dans sa troisième session, la Conférence diplomatique a fait connaître qu'elle considérait la responsabilité des lésions corporelles, comme trop importante pour pouvoir être séparée de la responsabilité des dom-

(1) *Bulletin* n° 24 *du Comité maritime international*, p. 311.

mages matériels, et qu'il convenait de prendre à ce sujet une décision, soit en renvoyant aux législations nationales le soin de prononcer chacune en ce qui les concerne, soit plutôt en ajoutant à la limite adoptée pour les dommages matériels les 7 livres par tonne, qu'accorde, en pareil cas, la loi anglaise. Le Comité maritime international était, en conséquence, invité à consulter les associations nationales, afin de présenter, si possible, une opinion susceptible d'être acceptée par tous les intéressés.

Le Comité s'était, d'ailleurs, saisi déjà de la question au Congrès de Brême de 1909. Des discussions préliminaires avaient eu lieu, sans que l'on touchât au fond du débat. Avant d'examiner dans quelle mesure le propriétaire serait déclaré responsable au cas de lésions corporelles, le Congrès voulait préciser quelles étaient les personnes intéressées à agir, et quelles preuves elles devaient fournir pour avoir un principe d'action.

Ces intéressés, qui ne peuvent être que les victimes ou leurs héritiers, se divisent en quatre grands groupes :

1° Les passagers, vis-à-vis du navire qui les transporte ;

2° Les tiers, vis-à-vis du navire non transporteur ;

3° L'équipage ;

4° Les ouvriers et préposés au service du navire.

En ce qui concerne les gens de mer et les ouvriers des ports, des dispositions spéciales n'auraient qu'une utilité assez médiocre. Dans la plupart des pays, cette classe de victimes se voit secourue par des lois spéciales. C'est ainsi qu'en France la loi du 9 avril 1898 pour les ouvriers, celles

du 21 avril 1898 et du 29 décembre 1905 pour les inscrits maritimes, remplissent cet office. On fait observer, il est vrai, que ces lois sociales, à raison de leur caractère forfaitaire, assurent toujours une indemnité à la victime, qu'il y ait ou non faute de l'employeur, mais que cette indemnité ne représente jamais la totalité du préjudice réel éprouvé ; si bien que la limitation de responsabilité garderait peut-être un certain intérêt dans le cas où on accorde à la victime un recours plus complet contre la tierce personne dont elle peut établir la faute.

Quant aux passagers blessés du fait du bâtiment qui les transporte, l'avantage pratique qu'ils auraient à tirer d'une réglementation n'est pas aussi considérable qu'on pourrait le supposer. Toutes les législations, même les plus strictes sur les devoirs de l'armateur, l'autorisent à s'exonérer, vis-à-vis de ses passagers, de toutes les conséquences dommageables des fautes nautiques du capitaine. Or, comme, en pratique, les fautes nautiques sont presque la seule cause des lésions corporelles, et, comme l'armateur ne manque jamais, en fait, d'inscrire dans ses billets de passage la clause d'éxonération, on voit à quoi se réduisent, en pareille occurence, les questions de responsabilité.

Le Congrès de Brême se trouva en présence d'un problème fort difficile à résoudre relativement à la preuve qui doit être exigée de la partie lésée dans sa personne, pour qu'elle triomphe dans son action contre le transporteur.

Dans la plupart des pays, on donne à ce recours une origine délictuelle ou quasi délictuelle, qui oblige la vic-

time à établir l'existence d'une faute du capitaine ou des préposés de l'armateur.

Cependant, au sein du Congrès, se créa un courant d'opinion, qui voulait assimiler les lésions corporelles aux dommages matériels. On se basait sur le raisonnement suivant. L'armateur s'oblige à effectuer le transport de ses passagers, et, naturellement, à les débarquer indemnes à l'arrivée. Si, du fait de la navigation, il tue ou blesse le voyageur, il manque à ses obligations et doit payer une indemnité pour la mauvaise exécution de son contrat, à moins qu'il n'établisse la faute de la victime.

Les partisans de cette théorie la justifient ainsi : la puissance des forces modernes, employées dans l'industrie maritime, crée des risques considérables. Il est souvent difficile de préciser l'origine des accidents Il devient alors impossible à la victime de fournir des preuves. Le seul moyen de parer à cette situation est de faire reposer une présomption de faute sur l'armateur qui a créé le risque en faisant naviguer un navire (1).

La thèse adverse n'est pas moins défendable. On ne peut raisonnablement assimiler la situation des personnes à celle des marchandises pour dire au capitaine : « Nous vous

(1) C'est par application du même principe de l'étendue énorme des risques de mer que M. Hindenburg, avocat à Copenhague, arrive à une solution exactement contraire. Il propose d'exonérer l'armateur des conséquences des erreurs nautiques du capitaine, en considérant ces fautes, si difficiles à apprécier, comme des cas fortuits. (*Bulletin* n° 24 *du Comité maritime international*, p. 328).

avions confié le transport de personnes en bon état. Vous les restituez blessées à l'arrivée, ou même vous ne les restituez pas du tout ; vous avez donc mal exécuté votre contrat ; vous n'amenez pas vos passagers sains et saufs à bon port, et vous devez être déclaré responsable, sauf preuve par vous de la force majeure. » Ce raisonnement, très logique quand il s'applique à des choses inertes, entièrement sous la dépendance du capitaine, perd une grande partie de sa valeur quand il vise des personnes qui, maîtresses de leurs mouvements, se déplacent et échappent au contrôle du capitaine. Celui-ci n'a pas à répondre, par présomption, d'actes accomplis, peut-être en pleine liberté et de leur propre initiative, par les victimes elles-mêmes.

La question était, on le voit, vraiment embarrassante. Le Congrès de Brême se borna seulement à préciser les opinions divergentes sans prendre parti entre elles.

Le Congrès de Paris de 1911, bien qu'il s'occupât des lésions corporelles, n'a pas repris la question à ce point de vue. Il a supposé admise, pour une raison quelconque, une responsabilité à la charge du propriétaire de navire ; et a étudié la limite qu'il convenait d'y apporter.

La responsabilité anglaise de 7 livres par tonnes paraissait être la plus pratique ; et quand M. Louis Franck eut fait connaître que, d'après les statistiques des clubs d'assureurs anglais, il n'en résulterait pas pour les armements une charge supérieure à 0 fr. 0015 par tonne, le Congrès vota la résolution suivante : « La Conférence est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente internationale sur la

base d'une responsabilité additionnelle en faveur des réclamateurs du chef de perte de vies humaines ou de lésions corporelles. Elle estime que cette responsabilité additionnelle peut être fixée à 7 livres par tonne de jauge du navire. »

Avec l'étude des dommages corporels, on arrive aux questions examinées par le Comité maritime international, mais non encore soumises à la Conférence diplomatique. Comme le problème précédent, plusieurs autres ont été envisagés par les congrès, mais n'ont pas, jusqu'à ce jour, reçu la solution définitive recueillant la majorité des suffrages.

2. De ce nombre, se trouve la compétence en matière d'abordage. Les législations présentent à ce sujet les règles les plus variées, et, comme chacune admet, en ce qui la concerne, la compétence de plusieurs tribunaux (1), on conçoit quel nombre considérable de juridictions peut être saisi, à raison de ce fait, dès que les contestations

(1) C'est ainsi que, pour la France, la loi du 14 décembre 1897, modifiant l'article 407 du Code de commerce, offre au demandeur le choix d'une quadruple compétence : « En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile « du défendeur ou devant celui du port français, dans lequel, en « premier lieu, soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est refugié. « Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la « juridiction française, l'assignation pourra également être donnée « devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est pro- « duite. »

mettent aux prises plusieurs parties de nationalités différentes.

Cette situation produit des résultats particulièrement choquants, dont les inconvénients considérables apparaissent avec une évidence qui ne peut manquer de frapper les esprits les moins prévenus.

Un des exemples les plus typiques qu'ait fournis la pratique, au milieu d'une foule innombrable d'autres, est celui de l'abordage survenu le 24 novembre 1880 entre l'*Ortigia* de la Compagnie postale italienne Florio et l'*Oncle Joseph* de la Compagnie française Valéry. « L'abordage avait eu lieu « entre la Spezzia et Livourne à douze milles des côtes, soit « en pleine mer. L'*Oncle Joseph* portait le drapeau français ; « son commandant était français. Dans ces circonstances, « ses avocats soulevèrent l'exception d'incompétence du « tribunal du port de relâche, c'est-à-dire du tribunal de « Livourne, qui avait été saisi du procès. La justice ita- « lienne affirma sa compétence. Ultérieurement, les assu- « reurs de l'*Oncle Joseph* assignèrent la Compagnie Florio « devant le tribunal de Marseille qui, sans tenir compte « des jugements rendus en Italie dans les mêmes affaires, « se déclara compétent à son tour. On sait qu'une contra- « diction absolue s'établit entre l'appréciation des tribu- « naux italiens et celle des tribunaux français sur le fond : « les premiers décidant que l'abordage était dû à la faute « du navire français, les seconds au contraire à la faute du « navire italien. En présence d'une pareille contradiction, « on comprend qu'il est difficile que le jugement français

« soit déclaré exécutoire en Italie ou le jugement italien « exécutoire en France (1). »

De pareilles circonstances présentent une extrême gravité. Les intérêts les plus respectables se trouvent irrémédiablement compromis, sans que l'on parvienne à découvrir de solution à une situation sans issue.

Le Comité maritime international ne pouvait demeurer indifférent devant des faits aussi critiques, qui réclamaient une intervention immédiate. Bien que la question de compétence se rattache étroitement aux règles de responsabilité en matière d'abordage, le Comité préféra établir une division. Prévoyant que l'attribution des compétences soulèverait de graves difficultés, il voulut ne pas retarder la naissance des règles d'abordage, et renvoya à une période ultérieure l'examen de la compétence.

Cette étude trouva sa place au Congrès de Hambourg de 1902, puis à celui d'Amsterdam en 1904.

Dès le début, on admit sans discussion la compétence du juge du domicile du défendeur ; ce n'était que l'application du principe juridique admis dans tous les pays.

Mais ne fallait-il attribuer qu'à cette seule juridiction le droit de connaître des abordages ?

Le but idéal est évidemment de diminuer autant que possible le nombre des tribunaux compétents, afin d'éviter les contrariétés de jugements, qui ne manqueraient pas de

(1) Vittorio de Rossi, *Journal du droit international privé*, 1885, p 416.

se produire si le même cas pouvait être déféré à divers juges dans plusieurs pays. C'est pourquoi, l'Association française proposait de donner encore compétence au tribunal du domicile de l'armement et à celui du port d'attache du navire, c'est-à-dire simplement aux tribunaux des domiciles commerciaux du défendeur.

Toutefois M. Autran, président du groupe français, faisait observer « qu'il faut soigneusement distinguer entre « la compétence qui peut être attribuée à des tribunaux « pour les mesures conservatoires et ce qui concerne le « fond. Quant aux premières, l'extension de la compétence « n'a aucune espèce d'inconvénient ; il est au contraire « très bon que le plus grand nombre possible de tribunaux « ait compétence et juridiction pour saisir un navire et « ordonner les mesures nécessaires..... J'estime qu'il est « très dangereux au contraire d'étendre le nombre des « tribunaux compétents sur le fond (1). »

Malgré ces justes observations, les Congrès admirent également la compétence du juge du lieu de la collision, quand l'accident se produit dans les eaux territoriales. On ne voulut pas enlever aux États le droit de souveraineté, qui leur permet de connaître de ce qui se passe dans les eaux soumises à leur influence : d'autant plus que l'abordage donne lieu alors presque toujours à une poursuite pénale, qui est exercée par l'État maître de la zone territoriale.

La décision des Congrès trouve aussi sa cause dans une

(1) *Bulletin* n° 10 *du Comité maritime international*, p. 116.

raison d'utilité pratique : il est souvent plus facile pour la partie lésée d'obtenir justice sur le lieu même de l'accident, là où les renseignements sont plus aisément recueillis. De plus, il arrive parfois qu'un des navires avariés, ou même les deux, se refugient dans le port voisin qui trouve dans ce fait un nouveau motif de connaître de l'accident.

Les congrès joignirent aux deux cas de compétence énumérés, celle du juge du port où le navire est enregistré et celle du tribunal du lieu ou le navire défendeur a été saisi.

Au nom de l'Association française, M. Autran s'éleva fortement contre la compétence du *forum arresti* : « Nous « admettons tous, dit-il, que pour arriver à faire disparaître « les conflits de lois, il faut éviter de multiplier le nombre « des tribunaux compétents. Et, immédiatement, vous « commencez par dire que tous les tribunaux où le navire « pourra être saisi sont compétents ! Il vaudrait mieux « dire, en supprimant tous les autres articles pour n'en « laisser qu'une seule et unique disposition : tous les « tribunaux du monde seront compétents (1). » Cette remarque nous semble, en effet, fort exacte. En réduisant à quatre le nombre des tribunaux compétents, on diminue les risques de contrariété de jugements : on ne les supprime pas entièrement.

Et c'est en vue d'atténuer ces inconvénients que M. le Professeur Lyon-Caen proposait, sans grand succès,

(1) *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international*, p. 287.

« d'admettre que lorsqu'il y a un tribunal saisi d'une « première demande à raison d'un abordage, toutes les « autres demandes devront être portées devant le même « tribunal ; ce que nous appelons, en France, l'exception de « connexité ou de litispendance (1). »

Les quatre cas de compétence qui viennent d'être indiqués avaient été votés par le Congrès de Hambourg en première lecture ; puis confirmés, en 1904, par le Congrès d'Amsterdam.

Depuis lors, le Comité maritime ne s'en est plus occupé dans ses réunions, et, d'autre part, la Conférence diplomatique n'a pas encore été saisie du projet voté dans les congrès.

La matière de la compétence demeure donc stationnaire Il est vrai que ce sujet perd beaucoup de son intérêt, après l'unification des règles d'abordage. La même loi devant régner partout et s'imposer également à toutes les juridictions des États contractants, il importe moins que ce soit tel ou tel tribunal, dans tel ou tel pays, qui soit appelé à l'appliquer.

La question de compétence conserve toujours cependant une certaine importance pour les intéressés. En déterminant limitativement devant quels tribunaux la partie défenderesse peut être appelée, on lui évitera parfois l'embarras et la charge des procès au loin. De plus, on ne doit pas se faire d'illusion, même avec une loi unique,

(1) *Bulletin* n° 11 *du Comité maritime international,* p. 281.

sur l'homogénéité de la jurisprudence ; et si une uniformité parfaite se produit un jour, elle n'apparaîtra qu'après un délai peut-être assez long ; et, pendant encore quelque temps, le choix du tribunal auquel le demandeur s'adressera, aura, sans doute, une certaine influence sur l'issue de son procès.

3. Enfin, dans ses derniers congrès, le Comité maritime a inscrit à son programme l'étude de l'affrétement.

Les questions qui concernent le fret sont extrêmement nombreuses, et plusieurs problèmes fort délicats furent soulevés à cette occasion. Ce sujet n'a pas toutefois le caractère de ceux qui avaient, jusqu'alors, occupé l'attention du Comité. L'abordage, l'assistance, les privilèges et hypothèques, la responsabilité du propriétaire demandent une réglementation stricte, à côté de laquelle il ne saurait y avoir place pour la fantaisie des particuliers. Ceux-ci doivent voir les dispositions légales s'imposer à eux obligatoirement, sans qu'il leur soit possible de s'y soustraire.

Tel n'est pas le cas des règles d'affrétement. La grande loi qui domine cette matière est, avant tout, celle de la libre volonté des parties. L'affrétement trouve sa base dans les conventions passées entre propriétaires de navires, armateurs et chargeurs ; et les contractants peuvent stipuler tout ce que bon leur semble, pourvu qu'ils demeurent dans la double limite de l'ordre public et des bonnes mœurs, que la loi leur impose de façon générale.

Il semble donc que, dans ces circonstances, la volonté des parties doive seule intervenir, et qu'une réglementation générale et abstraite ne convienne nullement.

Cependant, le Comité maritime international estima avec raison qu'il fallait établir un Code de l'affrétement, non pas en vue de l'imposer aux parties, mais afin de créer des bases sérieuses capables de permettre aux tribunaux de tous les pays de solutionner de façon identique les contestations sur l'affrétement, au cas, fort fréquent, où les contractants n'ont pas prévu dans leur charte-partie ou leur connaissement, l'événement d'où naît le litige.

A. L'une des principales difficultés auxquelles donne lieu l'affrétement est de savoir, si le fret est dû par la cargaison, quand elle ne parvient pas à destination, soit parce que le navire est arrêté en cours de route, et ne peut achever son voyage, soit parce que la marchandise a dû être débarquée.

Les législations présentent des solutions différentes. L'Angleterre et les États-Unis considèrent l'obligation de l'armateur comme indivisible. Il s'est engagé à transporter une cargaison d'un point sur un autre : cela seul fait l'objet du contrat. S'il ne conduit la marchandise qu'à mi-chemin, il n'a pas exécuté sa convention. Il n'a rien fait aux yeux de l'autre partie : il ne peut donc songer à réclamer le prix d'un contrat non rempli.

La loi belge de 1879, s'inspirant de ce principe, déclare qu'en pareille circonstance aucun fret n'est dû, sauf dans

le cas où les marchandises ont été vendues ou engagées pour les besoins urgents de l'expédition : elles paient alors un fret proportionnel à la distance parcourue.

Au système anglo-américain s'oppose la théorie dite continentale, suivie en Allemagne, dans les Pays Scandinaves, en France (1). Le législateur de ces États a considéré que le transporteur s'était obligé à faire effectuer un certain trajet à la marchandise, et que le trajet ayant été accompli en partie, l'obligation doit être considérée comme réalisée pour cette partie. Le capitaine a droit alors à une rémunération dans la mesure où le voyage est avancé. Le fret qui lui est dû, est calculé, dans certaines contrées, uniquement d'après la longueur du trajet parcouru ; c'est le fret de distance ou *prorata itineris*. Ce mode de mesure présente un défaut : la plupart du temps, le résultat utile obtenu par le chargeur n'est pas en proportion de la route effectuée. Aussi d'autres législations préfèrent-elles le fret d'équité, c'est-à-dire une indemnité *ex æquo et bono*, dont la fixation est laissée à la sagesse du juge, qui décide, en l'absence d'accord des parties, de l'étendue du service rendu à la marchandise.

L'opposition des systèmes anglais et continentaux crée un conflit de lois. Grand est l'embarras du tribunal appelé à statuer en telles circonstances sur un litige mettant aux prises des intéressés de pays divers, dont chacun réclame l'application de la loi qui lui est la plus favorable.

(1) Articles 296 et 303 du Code de commerce.

Le seul moyen de mettre un terme à cette situation est de substituer aux théories en présence, une règle unique, d'une application simple et pratique.

Le Congrès de Droit commercial de Bruxelles de 1888 s'en était déjà préoccupé et s'était prononcé en faveur du fret d'équité. Les raisons de ce choix étaient données par M. Jacobs, président de la section de droit maritime, dans son rapport : « Il peut arriver que le lieu où le capitaine « débarque la marchandise, soit tel qu'elle n'ait pas plus « de valeur, peut-être moins, qu'au point de départ : « dans ce cas, il serait inique de lui accorder un fet quel- « conque. Mais si, arrivé près du terme du voyage, il reste « à peine quelques frais à faire pour parvenir à destina- « tion, n'est-il pas juste que le capitaine soit payé du ser- « vice rendu ? (1) »

En 1909, le Congrès de Brême, saisi de la question, estima que le fret d'équité présentait de trop grandes difficultés d'appréciation et préféra se rallier à la théorie anglaise En conséquence, l'abolition du fret proportionnel fut adoptée en première lecture ; mais le système britannique paraissait trop absolu à la majorité du Congrès, qui le mitigea en introduisant quelques exceptions que la Commission de Paris avait proposé d'admettre (2).

Au dernier Congrès, l'état de la question a été formulé de la façon suivante :

(1) *Revue internationale du droit maritime*, 1888-1889, p. 366.

(2) Textes de la Commission de Paris dans le *Bulletin* n° 24 *du Comité maritime international*, p. 15.

« Art. 1er. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises « qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du « réclamateur au port de destination.

« Art 2. — Toutefois, le fret sera dû dans les cas sui- « vants :

« *a*) Lorsque le défaut de livraison provient de la négli- « gence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de « leurs ayants-droit.

« *b*) Lorsque les marchandises ont péri à raison de leur « état au moment du chargement, ou à raison de leur « nature, à moins que la cause originaire de la perte ne « soit un accident fortuit.

« *c*) Pour les animaux péris en cours de route, en dehors « de toute faute du transporteur.

« *d*) Lorsque des marchandises prohibées ou dangereuses « ont dû être détruites pendant le voyage, pourvu que le « transporteur n'ait pas connu leur nature au moment de « l'embarquement.

« *e*) Lorsqu'au cours du voyage, les marchandises ont dû « être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en « soit la cause : nature, vice propre ou accident fortuit.

« *f*) Lorsque la perte des marchandises a été classée en « avarie commune.

« Art. 3. — L'article 1er n'est pas applicable au cas « d'affrétement en travers du navire (Lump sum freight) « soit total, soit partiel ; et, en conséquence, le fret est « dû que les marchandises soient délivrées ou non à desti- « nation.

« Art. 4. — Le fret payé d'avance et les avances sur « fret ne peuvent être recouvrés quoique les marchandises « soient totalement ou partiellement perdues pendant « le voyage, à condition que le navire ait commencé le « voyage (1). »

Les exceptions édictées sous l'article 2 semblent parfaitement justifiées. L'armateur ne peut pas être puni, par la privation de son fret, de faits entièrement imputables aux chargeurs, soit qu'ils aient commis une faute, soit que la marchandise fut par sa nature sujette à détérioration.

De même l'affréteur ne peut se plaindre d'avoir à payer un fret pour les marchandises, qui ont été classées en avaries communes, puisqu'on lui tient compte alors de la valeur qu'aurait eue la marchandise au port de destination, c'est-à-dire d'une valeur dont le prix de transport représente l'un des éléments.

La suppression du fret de distance entraîne la conséquence suivante : il faut, quand le navire est devenu innavigable au cours du voyage, que le capitaine soit autorisé à louer un autre navire pour continuer le voyage et lui permettre de gagner son fret en conduisant la cargaison à destination.

L'article 296 du Code de commerce français oblige en ce cas le capitaine à louer un autre navire.

La Commission de Londres de février 1911 (art. 15-1°) a préféré suivre la règle anglaise : le capitaine peut trans-

(1) Congrès de Paris, octobre 1911.

border la cargaison, mais ce n'est pour lui qu'une faculté : il peut, s'il le préfère, considérer que la perte du navire a mis fin au contrat d'affrétement et renoncer à gagner son fret (1).

Si le capitaine a transbordé, et si le fret du second navire est supérieur ou inférieur à celui du premier, qui profite ou souffre de la différence ?

L'Allemagne, le Danemark, l'Italie, la Norwège, le Portugal et la Suède voient dans l'opération deux contrats distincts. Le premier capitaine touche un fret proportionnel ; et le second affrétement est réputé fait pour le compte des chargeurs.

La loi belge de 1879 décide que si le second fret est inférieur au premier, l'armateur primitif profite de la différence. S'il est supérieur, la différence est supportée par le chargeur.

L'Angleterre, les États-Unis et la France se prononcent en ce sens. C'est également ce que la Commission de Paris avait voté dans l'article 3 de ses résolutions : « Lorsqu'après le départ, le navire est empêché d'achever « le voyage, le capitaine a droit au fret convenu si la « marchandise arrive néanmoins à destination par ses « soins. Si la réexpédition ne peut se faire que moyennant « un fret supérieur, la différence en plus est à la charge de

(1) Voir le texte de la Commission de Londres dans le *Bulletin* n° 25 *du Comité maritime international.*

Le Congrès de Paris de 1911 n'a pu, par suite du défaut de temps, examiner ce point.

« la marchandise, sauf le droit du chargeur d'effectuer lui « même la réexpédition ou de disposer autrement des « choses transportées. »

La Commission de Londres s'est bornée à insérer dans son article 15 le paragraphe suivant : « Dans le cas où le « navire est perdu, le propriétaire du navire a le droit « d'expédier les marchandises au port de destination, et, « ce faisant, de gagner le fret. »

Il semblerait donc résulter de cette disposition que le capitaine est placé dans la situation que voici. On lui dit : Laissez, si vous voulez, les marchandises au port de relâche, et vous perdez tout fret, ou bien faites les parvenir à destination et vous le gagnerez. Mais, dans ce dernier cas, nous, chargeurs, nous n'avons pas à examiner si le fret du second navire est supérieur ou inférieur au premier, ceci ne concerne que vous, capitaine. Nous vous devons seulement le fret convenu et rien de plus.

Le dernier Congrès de Paris n'a pas disposé d'un temps suffisant pour aborder cette étude. Outre les quatre articles reproduits plus haut, le Congrès a voté les deux dispositions suivantes (1) :

« Art. 5. — Le propriétaire du navire est tenu personnellement de le fournir en état de navigabilité, c'est à-dire capable sous tous les rapports d'accomplir avec sécurité le voyage projeté dans des circonstances ordinaires. Les con-

(1) Les numéros des articles sont ceux du projet de la Commission de Londres, qui a servi de base à la discussion.

ditions qui constituent l'état de navigabilité sont déterminées par les lois et règlements nationaux.

Art. 17. — Dans tous les cas d'affrétement, soit qu'il y ait affrétement à temps et que le navire soit employé par un armateur à temps, soit qu'il fasse l'objet d'un affrétement conclu par l'affréteur dans l'intention de sous-fréter ou d'employer le navire à des chargements à cueillette ou autrement, le propriétaire du navire seul est responsable envers le propriétaire de la cargaison, le chargeur, le destinataire ou tout autre intéressé à la cargaison, des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage.

Le propriétaire du navire et l'affréteur restent solidairement responsables des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage. »

B. La discussion de ce dernier article a soulevé de graves difficultés. En effet, la question traitée est de la plus haute importance, c'est celle de l'affrétement à temps, ou, suivant l'expression anglaise partout employée, du time-charter. Il arrive souvent que le propriétaire du navire ne s'occupe pas lui-même de faire effectuer le transport des marchandises du chargeur. Il se borne à livrer pour un temps déterminé un navire à un affréteur, et, pendant ce temps, celui-ci a la faculté d'employer le navire comme bon lui semble, soit qu'il le fasse naviguer pour son propre compte, soit qu'il le sous-affrète à un second affréteur.

La double qualité de propriétaire et d'armateur ne se

trouve donc plus réunie sur la même tête. Il n'y a toujours qu'un propriétaire, mais avec, à côté de lui, un ou plusieurs armateurs. Qui d'entre eux sera responsable vis-à-vis du chargeur des actes du capitaine et de l'équipage?

Le projet de la Commission de Londres répartissait la responsabilité entre l'armateur et l'affréteur à temps. Le premier devait répondre « des actes du capitaine et de « l'équipage dans la mesure où, quoique suivant les ins- « tructions de l'affréteur, ils sont néanmoins à considérer « comme se trouvant au service du propriétaire du navire. « Dans la mesure où le capitaine, ou l'équipage ne « peuvent pas être considérés comme les préposés du pro- « priétaire, l'affréteur ou l'affréteur à temps seul sera res- « ponsable et non le propriétaire du navire » (art. 17).

Ce projet fut vivement attaqué au Congrès de Paris, particulièrement par l'Association allemande, dont M. le Docteur Otto Brandis présenta les observations (1).

On objectait principalement que le projet créait une différence de traitement injuste entre le propriétaire et l'affréteur, le propriétaire ne pouvant être tenu que dans une proportion limitée, tandis que l'affréteur, bien que dans une situation semblable, se verrait frappé d'une responsabilité illimitée. On ajoutait que les créanciers du seul affréteur se trouveraient dépourvus de tout gage, puisqu'il ne leur serait pas permis alors de saisir le navire, qui n'est pas la propriété de leur débiteur. Par suite,

(1) *Bulletin* n° 26 *du Comité maritime international.*

l'association allemande proposait la résolution suivante : l'armateur serait déclaré responsable en toutes circonstances. L'affréteur à temps devrait répondre solidairement avec lui, mais profiterait de la limitation accordée au propriétaire.

Les partisans du système de la Commission de Paris le soutenaient en le présentant comme le seul raisonnable : sur qui peut-on faire porter la responsabilité des actes du capitaine et de l'équipage, disaient-ils ? Sur l'affréteur à temps seul? C'est impossible. On lui a remis un navire muni d'un équipage qu'il n'a pas choisi, et dont il ne peut répondre si cet équipage dirige mal le navire, et commet des fautes de navigation. Sera-ce alors le propriétaire, qui devra subir les conséquences de tous les actes de ses préposés, sans distinction ? Ceci est également inadmissible : car, parmi ces actes, plusieurs sont accomplis sous les ordres et la direction de l'affréteur, et souvent ne concernent même pas la navigation proprement dite du bâtiment.

Il ne serait pas plus sage de rendre l'armateur et l'affréteur solidairement responsables d'actes dont l'un ou l'autre ne devrait pas être tenu, si on envisage leur situation isolément.

Il faut donc distinguer, comme l'a fait le Congrès de Paris, les cas où le capitaine et l'équipage sont les préposés du propriétaire et ceux où ils jouent le rôle de préposés de l'affréteur.

C'est la solution intermédiaire, présentée par un

membre de l'association italienne, M. le Professeur Berlingieri, qui a prévalu au Congrès de Paris, en 1911. Dans sa rédaction actuelle, l'article 17 distingue entre les fautes nautiques et les fautes commerciales. Il exonère l'affréteur des premières et le déclare responsable des secondes, solidairement avec le propriétaire.

L'avant-projet de Londres, dont six articles seulement ont été examinés par le Congrès de Paris, constitue dans son ensemble un Code à peu près complet de l'affrétement.

Dans la seconde partie, intitulée : le contrat d'affrétement, les articles 5 à 15 traitent des obligations de l'armateur, de la faculté pour l'affréteur de résilier le contrat avant le voyage sous certaines conditions, des jours de planche.

Les articles 15 et 16 forment la troisième partie et concernent la dissolution du contrat.

La quatrième partie, en outre de l'article 17, précédemment étudié, règle les rapports entre transporteur et destinataire.

Les cinquième et sixième parties déterminent les conditions de la délivrance, ainsi que quelques dispositions diverses.

Ces règles d'affrétement, qui seront étudiées dans les congrès futurs, sont destinées à rendre les plus grands services à l'industrie maritime. Tout d'abord, elles supprimeront les incertitudes et les inégalités de traitement, qui résultent des conflits de lois. Mais aussi elles joueront

le rôle de modèles et de bases pour les contrats passés entre armateurs et affréteurs. Elles serviront à les guider; elles leur présenteront des règles équitables et pratiques, reconnues comme devant donner à tous le maximum de satisfaction et de sécurité.

III. — Questions que le Comité maritime international n'a pas encore abordées

1. Quand le Comité maritime aura précisé les principales règles qui doivent régir le contrat d'affrétement, il sera tout naturellement amené à s'occuper de l'unification des connaissements, qui en est le complément nécessaire.

A. Les connaissements doivent partout revêtir la même forme et produire les mêmes effets; car il arrive le plus souvent que le réceptionnaire, porteur des connaissements à l'arrivée, n'a rien de commun avec le chargeur qui les a reçus au départ.

La bonne utilisation des connaissements, et, par suite, des cargaisons, exige que, pendant le voyage, les titres, représentatifs des marchandises, passent en un nombre de mains aussi grand que possible. Ces documents sont donc, par nature, essentiellement internationaux, et il importe, au plus haut degré, que leurs détenteurs, quelle qu'en soit la nationalité, puissent savoir exactement

quelles sont l'étendue et les conditions d'exercice de leurs droits.

L'importance de la question n'avait pas échappé à ceux qui, les premiers, songèrent à soumettre le droit de la mer à une seule réglementation. Les Congrès de Liverpool en 1882, de Hambourg en 1885, de Gênes en 1892, de Londres en 1893, ont cherché tour à tour à créer un type de « connaissement-modèle » susceptible d'être accepté par les négociants (1). Les formules ainsi présentées étaient destinées à être employées par les parties contractantes qui s'en référeraient à elles dans leurs conventions, comme elles le font pour les Règles d'York et d'Anvers. C'étaient en réalité des stipulations toutes prêtes, qui supposaient l'accord des contractants. L'insuccès qu'ont rencontré les « connaissements-modèles » montre que ce moyen d'unification laisse fort à désirer, parce qu'il suppose la bonne volonté des parties.

Le Comité maritime devra, pour obtenir un résultat, employer le procédé qui lui a réussi jusqu'à ce jour : celui des conventions internationales (2).

La volonté des parties doit évidemment être laissée aussi libre que possible ; mais il est cependant certaines condi-

(1) Voir ci-dessus au chapitre II.

(2) Le Comité maritime a d'ailleurs été déjà sollicité en ce sens. En 1902, l'Union des Chambres de Commerce italiennes envoya au Congrès de Hambourg un télégramme sollicitant l'étude d'une formule unique de connaissement (*Bulletin* n° 10 *du Comité maritime international*, p. 130).

tions de forme et de fond qui ne peuvent être abandonnées à leur complète appréciation, parce que la plupart des législations considèrent ces conditions comme d'ordre public. Elles les fixent de façon impérative et ne permettent pas qu'il y soit dérogé. Comme les dispositions législatives à ce sujet varient avec les nations, on conçoit quels conflits se produisent quand un connaissement, rédigé sous l'empire d'une loi, passe entre les mains d'étrangers qui veulent à leur tour que leur loi lui soit applicable.

C'est ce qui se produit pour la transmission de la propriété des connaissements.

Ces documents peuvent être au porteur, à ordre ou à personne dénommée. S'ils sont au porteur, la simple tradition suffit, dans toutes les législations, pour transférer au possesseur de bonne foi les marchandises qui y sont désignées, et la cargaison est délivrée sur la simple présentation du titre. Pas de difficultés de ce côté.

Si, au contraire, le connaissement est revêtu de la clause à ordre, la transmission s'opère au moyen de la formalité de l'endossement, par laquelle le propriétaire actuel du titre désigne au transporteur le nouveau propriétaire auquel il devra délivrer la cargaison. Mais les législations ne sont pas d'accord sur les conditions de validité de l'endossement.

Les lois et usages de l'Angleterre, de l'Allemagne, des États-Unis, de la Russie et d'un grand nombre d'autres États se montrent particulièrement faciles sur la façon dont l'endossement peut être formulé. Ils vont même jusqu'à

reconnaître à l'endossement en blanc plein effet translatif de propriété.

L'article 137 de notre Code de commerce, applicable aux connaissements comme aux effets de commerce exige, outre la signature, que l'endossement soit daté, qu'il exprime la valeur fournie et énonce le nom de celui à l'ordre de qui il est passé. L'article 138 précise ces prescriptions en ajoutant : « Si l'endossement n'est pas con-« forme aux dispositions de l'article précédent, il n'opère pas le transport : il n'est qu'une procuration. »

Cette situation constitue évidemment pour la loi française une infériorité par rapport aux lois étrangères. Le commerce demande que les formalités irritantes disparaissent autant que possible, afin de supprimer des entraves qui ne peuvent lui être que nuisibles.

Nos tribunaux se sont d'ailleurs si bien rendu compte de la rigueur exagérée des principes du Code de commerce qu'ils ont peu à peu admis une atténuation qui n'est plus en rapport avec les termes impératifs de l'article 138. Il a été jugé par exemple que « l'endossement irrégulier ou « incomplet d'un connaissement peut toujours être com-« plété par la preuve, administrée en dehors du titre lui-« même, que le porteur du connaissement en a réellement « la propriété comme en ayant fourni la valeur » (1), et que « si, en principe, l'endossement ne vaut que comme « procuration, lorsqu'il ne contient pas toutes les mentions

(1) Marseille, 23 février 1891, *Revue internationale du droit maritime*, VI, p. 693 et les tables de la Revue : V. Connaissement.

« exigées par l'article 137 du Code de commerce, le tiers « porteur d'un connaissement irrégulier peut toujours « prouver non seulement à l'encontre de son endosseur « direct, mais encore à l'encontre de l'endosseur de celui-ci, « lorsque ce premier endos est en blanc, qu'il en a fourni « la contre-valeur et, qu'en conséquence, il en a la pro- « priété (1). »

Malgré cette atténuation de la jurisprudence, le connaissement à ordre français est loin d'avoir encore la souplesse et la facilité de transmission que les besoins du négoce exigent pour les titres de cette sorte.

Lorsque le connaissement n'a point été créé à ordre, mais à personne dénommée, il ne peut être valablement transmis par voie d'endossement à l'égard des tiers (2). Il faut alors employer les modes de cession relativement compliqués de l'article 1690 du Code civil. Les Codes étrangers exigent également en pareil cas que la personne désignée emploie, pour transmettre son titre, le cession régulière faite d'après les règles du droit civil.

C'est là une situation peu conforme a la rapidité et à la simplicité des affaires commerciales. Et c'est en vue de l'atténuer qu'il a été jugé que « l'endossement de connaissements à personne dénommée, s'il ne transfère pas au consignataire en faveur duquel il a lieu la propriété de

(1) Cass. 7 août 1867, Jurisprud. commerciale du Hâvre, 1868, II, 69.

(2) Cass. 13 août 1879, Jurisprud. commerciale du Hâvre, 1880, II, 218.

la marchandise, a pour effet de mettre cette dernière à sa disposition à titre de gage avec pouvoir de la réaliser (1). »

Le transfert des connaissements se présente donc, sous l'empire des multiples législations, avec des aspects trop variés pour qu'il soit possible de maintenir côte à côte ces formalités diverses. Il en résulte trop d'incertitudes pour le bénéficiaire du document; car il a à redouter de se voir opposer, au lieu d'accomplissement du connaissement, un défaut de transmission, qu'il lui était difficile de prévoir.

Une unification est nécessaire. Elle devra tendre à réduire au strict minimum les formalités de cession. Il semble, en effet, que les commerçants désirent voir transformer le connaissement en titre aisément négociable, transmissible même de la main à la main comme un simple billet de banque. Les formes surannées et compliquées d'autrefois ont vécu. Il convient de ne pas les faire revivre.

B. Une autre difficulté peut-être encore plus grave s'élève à l'occasion des connaissements. Les armateurs cherchent par dessus tout à s'exonérer autant que possible des responsabilités qui pourraient leur incomber par suite des accidents survenant aux marchandises ou aux personnes, dont ils sont chargés d'effectuer le transport. En conséquence, ils déclarent, dans le connaissement, quand il s'agit de marchandises, dans le billet de passage quand il s'agit de voyageurs, qu'ils ne seront pas responsables à raison de tels ou tels faits qu'ils énoncent.

(1) Rouen, 7 mai 1887, *Dalloz périod.*, 89, 2. 81.

Quelle est la valeur de ces clauses d'exonération? Dans quelle mesure peut-on permettre au propriétaire de les faire respecter?

Toutes les législations, à l'exception de celle de la Belgique, refusent à l'armateur le droit de se dégager conventionnellement de ses propres fautes. Elles reconnaissent toutefois aux clauses d'exonération des fautes personnelles un certain effet : celui de renverser le fardeau de la preuve, et d'obliger le chargeur ou le voyageur à établir la faute de l'armateur (1).

La presque unanimité des dispositions légales écarte donc de ce côté les difficultés. Mais il n'en est plus de même en ce qui concerne les fautes des préposés de l'armateur, qui s'en libère, suivant l'expression consacrée, par la *clause de négligence* (2).

Presque tous les pays d'Europe admettent la validité de cette clause ; et si l'on relève entre eux quelques

(1) Notre Cour de cassation présente à ce sujet des dispositions d'arrêts contradictoires. Elle s'oppose toujours à la validité d'une telle clause; et cependant ne manque jamais de sanctionner les clauses pénales, qui fixent par avance la somme due par l'armateur pour réparer les conséquences de sa faute, sauf le cas de dol, ou de faute lourde assimilée au dol. Or, la clause pénale a la même nature que la clause d'exonération puisqu'en fixant une pénalité ridiculement minime on arrive, en fait, à supprimer toute responsabilité de l'armateur.

(2) Paul Govare et L. Denisse, « Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport » *(Bulletin* n° 13 *de l'Association française du droit maritime)*; Francis Sauvage, *La clause de négligence;* André Gautier, *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime.*

divergences, ce n'est que sur des détails d'interprétation, particulièrement sur la détermination des actes qui peuvent être considérés comme des actes des préposés et non comme actes du propriétaire.

« La loi continentale suppose l'armateur présent au « port d'attache et directement mêlé aux soins matériels « qu'exige l'armement du navire. En dehors du port « d'attache, elle suppose le navire livré à l'aventure et « dont le sort repose uniquement entre les mains du capi- « taine. Tout ce qui se passe au port d'attache est le fait « des préposés à l'aventure maritime (1). »

Comme conséquence de cette idée, la jurisprudence devait être nécessairement amenée à refuser l'application de la negligence-clause aux actes du capitaine ou de l'équipage, que l'armateur a autorisés ou ratifiés. Elle n'y a pas manqué (2).

L'Angleterre, où la negligence-clause a fait sa première apparition, admet, comme la loi continentale, l'exonération complète des fautes des préposés, mais lui donne une application beaucoup plus restreinte, qui tient à la rédaction habituelle de la clause. Celle-ci ne vise souvent que les fautes commises *in navigation or in the management of*

(1) Jean Hostie, *Le droit maritime*. 2e année, p. 428.

(2) Cette constatation est d'un grand intérêt ; car, avec les progrès de la télégraphie, il deviendra de plus en plus facile pour le capitaine de se maintenir, au cours du voyage, en communication avec l'armateur : ce qui augmente la faculté de contrôle de celui-ci, mais par suite, restreint l'application de la clause d'exonération (V. *l'Influenza del telegrapho sul commercio e sul diritto marittimo*, par M. le Professeur Ascoli.

the vessel. La jurisprudence britannique considère cette rédaction comme ne couvrant que les fautes nautiques du capitaine et de l'équipage, et comme laissant en dehors d'elle les fautes commerciales.

C'est là, on le voit, un nouveau criterium inconnu des lois continentales, qui ne distinguent pas les fautes commerciales des fautes nautiques et se basent uniquement sur l'état d'éloignement des préposés pour apprécier leurs actes.

A ce point de vue, l'Angleterre semble occuper une situation intermédiaire entre l'Europe et l'Amérique.

La loi des États-Unis fait reposer la réglementation des clauses de négligence sur une distinction fondamentale entre la faute nautique et la faute commerciale. Mais, ce qui, en Angleterre, n'est qu'un effet de la volonté des parties, qui rédigent leurs clauses comme bon leur semble, devient, en Amérique, un effet voulu et strict de la loi, qui retient les contractants entre ses prescriptions impératives et inéluctables.

La loi américaine du 13 février 1893, connue sous le nom d'Harter Act déclare « nulle, non avenue et sans effet » toute clause stipulant dans les connaissements la non responsabilité des armateurs à raison des « négligences, « fautes ou défauts dans le chargement, l'arrimage, la « garde, le soin ou la livraison convenables de toutes les « marchandises légitimes à eux confiées » (1), c'est-à-dire à raison des fautes commerciales.

(1) Article 1er, *Revue internationale du droit maritime*, 1892-1893, p. 632.

L'article 3 décide que « ni le navire, ni ses armateur, « agent ou affréteur ne deviendront ou seront responsables « des avaries et des pertes résultant de fautes ou d'erreurs « de navigation ou de conduite dudit navire », mais seulement à la condition que l'armateur aura « fait diligence « pour que ledit navire soit à tous les points de vue en état « de tenir la mer, et qu'il soit convenablement armé, équipé « et approvisionné. »

L'Harter Act trouve son origine dans le désir du législateur américain de protéger ses négociants contre les prétentions des armements étrangers, à qui ils sont obligés de s'adresser par suite du nombre trop insuffisant de leurs navires nationaux. L'Act est à la fois plus sévère et plus favorable pour l'armateur que les lois continentales.

Il est plus sévère, parce qu'il ne permet pas l'exonération des fautes commerciales, mais il est plus favorable en ce sens que quand l'armateur a fait *due diligence* pour rendre le navire navigable avant le départ, il se voit déchargé de toute responsabilité à raison des fautes nautiques de ses préposés, sans qu'il ait besoin de le stipuler dans la convention.

Le Paramount Act australien du 15 décembre 1904 s'inspire des mêmes principes que l'Harter Act.

Quant à la loi canadienne, elle se sépare plus encore du système continental, basé sur l'éloignement des préposés. Elle exige, en effet, pour que l'armateur soit libéré des conséquences des fautes nautiques que le navire soit en bon

état de navigabilité, non seulement au départ, mais encore pendant toute la durée du voyage.

Tels sont les multiples aspects que présente la clause de négligence suivant les modifications, d'après lesquelles on l'envisage. En insérant dans un connaissement, destiné à passer dans des mains étrangères quelconques, des dispositions de cette sorte, il est impossible de savoir quel sort leur sera réservé, dans quelle mesure elle seront maintenues ; car l'incertitude qui résulte toujours des conflits de lois est encore accrue ici par la variété des procédés employés dans les divers pays pour résoudre les conflits, qui naissent en pareille matière. La France applique la *lex loci contractus*, l'Allemagne, la loi du lieu de l'exécution du contrat, l'Angleterre, la loi du pavillon.

Comment sortir d'un tel enchevêtrement, sinon par la voie de l'unification générale ?

Mais en quel sens l'unification devra-t-elle se produire ? Vaudra-t-il mieux se rapprocher du système continental ou adopter le mode américain ?

Il semble, à l'heure actuelle, que les principes de l'Harter Act soient plus conformes aux tendances modernes, qui se sont révélées au cours des derniers congrès (1).

Mais c'est là avant tout une question de pratique. Il appartiendra au Comité maritime international de recueillir les avis du plus grand nombre possible d'intéressés,

(1) La Conférence diplomatique, en sa session d'octobre 1910, a demandé que l'armateur ne pût en aucun cas, s'exonérer de la responsabilité à raison des blessures corporelles.

d'éclairer le débat, de concilier les opinions divergentes pour parvenir à une solution unique, qui, quelle qu'elle soit, ne pourrait être qu'infiniment préférable à l'incohérence dangereuse de l'heure présente.

Les assureurs français se sont toujours montrés hostiles à la clause de négligence. Ils ont longtemps lutté en vue d'en restreindre l'effet aux seules fautes nautiques. Mais tous leurs efforts se sont heurtés aux arrêts de la Cour de cassation, qui, depuis 1888, n'a pas cessé de proclamer qu'il ne saurait être établi de différence entre la faute commerciale et la faute nautique, et que la clause était applicable, sans distinction, à l'acte émanant des préposés.

Un Congrès international des assureurs maritimes fut tenu à Paris en septembre 1900. Les membres étrangers se rallièrent entièrement à l'opinion exprimée par leurs collègues français et décidèrent d'ajouter dans les polices de tous les pays la clause suivante : « Les assureurs sur « facultés ne prennent pas à leur charge les conséquences « des clauses, insérées dans les connaissements ou charte- « parties, qui affranchissent l'armateur de sa responsabilité « pour les fautes commerciales du capitaine et de l'équi- « page, telles qu'elles sont visées par la loi américaine, « dite Harter Act du 13 février 1893. Les assureurs « acceptent les clauses d'exonération visant les fautes nau- « tiques dans la conduite du navire. »

L'attitude, prise par les assureurs, contribuera sans doute plus que bien des raisonnements juridiques à trans-

former en règle universelle les principes de l'Act américain.

2. On voit par là quel rôle considérable est joué par les assureurs dans l'unification du droit maritime. Leur avis doit avoir un grand poids : ils sont placés mieux que personne pour apprécier dans leurs dernières conséquences les modifications que toute nouvelle règle entraîne nécessairement avec elle. Ces modifications se traduisent toujours par un accroissement ou une diminution des risques propres à la navigation sur mer. Ou plutôt, ce qui serait plus exact, la somme des risques considérés en général n'augmente guère, ni ne décroît, mais elle se trouve, suivant les codes, répartie différemment et déplacée le plus souvent d'un côté sur un autre.

En définitive, ce sont les assurances qui supportent le poids des risques. Qu'elles soient sur corps ou sur facultés, elles suivent la fortune du navire, dans toutes les situations qu'amènent les hasards du voyage, sous l'empire des multiples législations qui régissent tour à tour l'objet en risque.

Nous parlons habituellement du propriétaire de navire, de l'armateur, du chargeur ou du destinataire comme des victimes des conflits de lois. C'est une façon plus commode d'indiquer quel élément de l'expédition se trouve intéressé dans le conflit ; car, dans la majorité des cas, et pour la plus grosse part des pertes pécuniaires, c'est une assurance, qui en subira les conséquences.

Tout le système de l'assurance repose sur une exacte apréciation des risques exposés. Ce n'est qu'à cette condition qu'il est possible d'établir les primes sur des bases raisonnables. Or, quelle difficulté pour l'assureur maritime d'estimer le risque particulier qu'il est appelé à garantir dans un cas déterminé! Ce risque peut être fort grand, ou au contraire se réduire à peu de chose, suivant la loi qui régira le navire à un moment du voyage, dans des circonstances de temps et de lieu qu'on ne saurait prévoir.

L'assuré, de son côté, souffre considérablement de cette situation. La prime qu'il paie est évidemment en proportion de la plus grosse indemnité, dont l'assureur peut avoir à répondre. S'il n'en était pas ainsi, ce dernier s'exposerait sans contre partie et remplirait le rôle de dupe.

Le jour où l'assureur connaîtra de façon certaine la législation applicable, il pourra apprécier avec exactitude les dangers de perte auxquels il est exposé ; et la conséquence directe en sera une diminution notable dans le taux des primes, ou, du moins, une régularité plus grande due à une plus complète certitude.

L'unification est d'autant plus nécessaire en matière d'assurances qu'elles constituent la plus cosmopolite des institutions maritimes par suite du système des réassurances qu'emploient entre elles les compagnies tant nationales qu'étrangères, afin de fractionner les risques.

Une telle situation tend à créer un type de police internationale. Ce résultat n'est pas encore atteint, bien que

les contrats s'uniformisent peu à peu. En ce qui concerne la France, l'unification est déjà faite. Les polices se réduisent à deux formules principales, dites « polices françaises » l'une sur corps, l'autre sur facultés. Elles ont été adoptées dans presque tous nos ports à la suite des Congrès d'assureurs tenus à Paris en 1865 et 1873.

En outre de la réglementation de toutes les questions maritimes, dans lesquelles ils sont si complètement intéressés, les assureurs demandent que l'on détermine partout de même façon en quels cas les assurés ont le droit d'exiger le paiement de la somme, à concurrence de laquelle ils sont assurés, en délaissant l'objet avarié ou perdu ; quels délais leur sont accordés pour exercer ce droit, et enfin de quel procédé de notification ils doivent user vis-à-vis des assureurs pour leur faire connaître leur volonté de délaisser.

Ces points, il est vrai, peuvent être tranchés par les polices. Rien n'est plus facile et plus logique pour les parties que de préciser dans le contrat qui les lie de quelle façon seront exécutées les conventions passées entre elles.

Mais cette possibilité n'existe pas pour déterminer, non plus au regard des contractants, mais de tiers quelconques, les droits de l'assureur, subrogé dans les droits de l'assuré. C'est ce que faisait remarquer le 27 mars 1897 à la « Glascow juridical Society » M. Richard Webster, alors attorney general d'Angleterre : « Il devrait y avoir « une règle uniforme quant à la nature de ces droits,

« lorsque l'assureur est subrogé à l'assuré ; car, faute de « règles définies, l'assuré doit payer sous forme de surélé- « vation de primes une prime distincte destinée à couvrir « l'incertitude. Aussi considérant le nombre immense des « transactions qui se font tous lés ans, les millions et mil- « lions qui traversent les mers, et forment l'objet de ces « contrats, il est permis de dire que ce n'est pas dans « l'intérêt du commerce que ces divergences existent « encore (1). »

3. Il semble enfin que l'unification du droit de la mer ne sera pas entièrement parachevée, tant qu'il n'aura pas été créé une juridiction internationale, chargée, comme cour suprême, de se prononcer en dernier ressort, par voie d'appel, sur les jugements rendus par les tribunaux de chaque État, dans les cas où la loi internationale devra régler le litige.

Une loi maritime uniforme, c'est fort bien. Mais personne n'ignore qu'une loi n'a de valeur que si elle est sanctionnée, si elle trouve une autorité pour la faire respecter. En réalité, elle n'est intéressante que dans la mesure où le juge l'applique.

Quelles juridictions vont appliquer celle qui nous occupe? Ce seront les tribunaux appartenant aux pays les plus divers qui, dans chaque cas, interpréteront la loi pour en transformer les dispositions abstraites en solutions con-

(1) *Journal de droit international privé*, 1897, p. 664.

crètes. Ces tribunaux auront nécessairement des appréciations différentes, avec des divergences de vues d'autant plus fréquentes et profondes que les juges qui les composent appartiendront à des races et à des milieux plus éloignés les uns des autres. Des jurisprudences multiples vont s'établir, de telle sorte que la règle théorique sera bien la même, mais que l'application pratique variera suivant que l'on saisira les tribunaux de tel ou tel pays.

Ce danger apparaît avec évidence, quand on constate combien, dans le même État, les tribunaux fournissent de décisions contradictoires, et combien de fois notre Cour de cassation doit intervenir pour réformer des jugements qui s'écartent du sens de la loi.

Dans le cas qui nous occupe, quelle cour suprême jouera, vis-à-vis des juridictions de toutes les nations, le rôle que remplit notre Cour de cassation vis-à-vis des tribunaux français? En l'état actuel, il n'en existe pas. Nous allons donc retomber dans les conflits et les divergences qu'on a tant cherché à éviter ; seulement au lieu d'être des divergences dans les textes de lois, ce seront des différences dans les appréciations des tribunaux. Et la situation n'en sera guère meilleure, puisqu'on aura encore intérêt, comme par le passé, à s'adresser à un juge plutôt qu'à un autre.

N'y aurait-il pas lieu, dans ces conditions, de créer une juridiction internationale superposée aux juges nationaux, à l'exemple de la Cour internationale des prises de la Haye ?

Ce serait une innovation fort désirable, qui avait été envisagée au Congrès de Gênes de 1892, mais seulement pour les cas d'abordage, d'assistance et de sauvetage (1).

Toutefois, ce projet d'une cour internationale supérieure ne semble pouvoir être d'une réalisation très prochaine, car la création d'un organisme de cette sorte entraîne des difficultés, auxquelles le Comité maritime entend peut-être ne pas s'attaquer de suite. Son attention est occupée ailleurs par des questions, qui, nous l'avons vu, ne sont pas moins urgentes, et qui sont loin encore d'avoir reçu une solution définitive.

(1) *Journal de droit international privé*, 1893, p. 91.

CHAPITRE VI

Il est certains points sur lesquels l'unification semble impossible.

Le désir des jurisconsultes et des négociants de voir une seule loi dominer les mers trouve parfois une limite dans la nature même de certaines questions juridiques. Il en est quelques unes, sur lesquelles l'unification semble, en l'état, irréalisable ; les unes parce qu'il faudrait apporter des modifications trop grandes dans la situation actuelle ou créer des organisations particulières dont l'application universelle est difficilement concevable ; les autres, parce qu'elles ont un caractère exclusivement national ou local, et qu'il convient de ne pas les faire sortir du cadre, pour lequel elles ont été établies.

1. Au nombre de ces dernières, ont trouve la réglementation de tout ce qui touche au personnel maritime.

A. L'engagement des équipages doit nécessairement demeurer en dehors des conventions internationales.

La situation des gens de mer intéresse trop profondément la vie nationale des États, pour que ceux-ci puissent,

en se liant réciproquement par des traités, renoncer à leur droit de réglementer ces questions délicates, comme bon leur semble, suivant les circonstances et les besoins du moment. Il est indispensable que ces points demeurent sous le seul contrôle de chaque gouvernement, libre de les modifier dans le sens qu'exigent les intérêts publics ou privés.

En effet, la défense nationale subit directement le contre coup des changements apportés dans la situation des gens de mer. La flotte de guerre recrute la majeure partie de ses équipages dans la marine de commerce ; et il est de son intérêt immédiat de surveiller étroitement les cadres dans lesquels elle puise afin d'en assurer une composition puissante et une formation régulière.

Les négociants ne sont pas moins désireux de voir l'autorité de l'État s'exercer en pareille matière : les conditions particulières dans lesquelles s'exécutent les conventions qui lient les armateurs à leurs marins, exigent qu'on entoure ces contrats de sanctions spéciales pour en assurer le respect. Une rupture intempestive de l'engagement, en laissant le navire en souffrance, causerait des pertes si variées, et pourrait compromettre tant de vies humaines, qu'on est en droit de la considérer comme un danger public.

B. La situation particulière qui est faite aux gens de mer a pour conséquence de les soustraire au droit commun, lorsqu'ils ont été blessés au service du navire. Dans

presque tous les pays, des lois spéciales leur attribuent des compensations pécuniaires, destinées à les indemniser des blessures reçues. Il en résulte que les dispositions prises ou à prendre par les congrès relativement aux lésions corporelles et aux pertes de vies humaines, ne sauraient s'appliquer aux équipages.

La situation est d'ailleurs analogue pour les ouvriers des ports, bien qu'ils ne rentrent pas dans la catégorie de personnes que l'on est convenu d'appeler « les gens de mer. » On se souvient que le Comité maritime international, quand il en vint à s'occuper de la responsabilité découlant des accidents de personnes, en matière d'abordage, déclara qu'il convenait de ne pas faire figurer les ouvriers des ports dans une réglementation internationale ; car il est impossible, en pareille matière, de statuer par voie de dispositions générales. Les lois spéciales qui règlent déjà la question dans un grand nombre d'États, les mœurs, les coutumes, le régime politique font varier à l'extrême les compensations dont on peut gratifier les travailleurs ; d'autant plus que les assurances ouvrières sont comprises de façons différentes suivant les pays, et soumises partout au contrôle des gouvernements.

2. Ce n'est plus à raison du caractère d'intérêt national, mais à raison du caractère exclusif d'intérêt local que la durée des jours de planche ne se prête pas davantage à l'uniformité.

Il serait fort utile, pour tous les intéressés à une expé-

dition maritime de savoir par avance quel nombre de jours pourra être employé au chargement ou au déchargement. Ceci a une importance extrême, surtout pour l'armateur, qui voit ainsi la durée du voyage, et, par suite, le chiffre des frais, augmenter ou diminuer suivant les circonstances, dans des proportions notables, qui peuvent lui être des plus préjudiciables, et sont, en tous cas, fort gênantes pour l'établissement de ses prix de fret.

Avec l'habitude de l'affrétement à ordres, qui s'étend de plus en plus, l'armateur ignore à quel port son navire sera envoyé ; et, à raison de cette incertitude même, la durée des staries est indiquée au connaissement le plus souvent sous la formule « suivant usages du port. »

On ne peut songer à unifier ces usages des ports en ce qui concerne le nombre de jours de planches accordé ; car ce nombre dépend de la rapidité avec laquelle on peut effectuer les opérations ; c'est-à-dire d'une multitude de circonstances, telles que l'importance du port, sa nature, la hauteur des marées, le climat, les coutumes indigènes, les procédés employés, circonstances dont plusieurs échappent à la volonté de l'homme.

Toutefois, si les jours de planche ne permettent pas de règle uniforme, ce n'est vrai qu'en ce qui regarde leur durée. La Commission de Londres, dans l'article 13 de son projet, a pu, sans difficulté, en fixer le point de départ et le moment d'expiration, décider que les staries et les surestaries sont des jours courants et « qu'aucun protêt

« ou autre formalité ne sera nécessaire pour donner à l'ar-
« mateur le droit de réclamer des surestaries. »

3. Les droits de propriété sur les navires présentent également de grands obstacles à l'unification. Ces obstacles, à la différence de ceux qui viennent d'être passés en revue, ne semblent pas tenir à la nature des choses, mais paraissent devoir disparaître avec le temps. La réglementation unique de ces droits exige une organisation vaste et complète. Elle doit reposer sur un système de publicité, qui permette aux intéressés de se renseigner sur la situation du navire, de savoir quel armateur en est vraiment propriétaire ou quelles charges grèvent le bâtiment.

En l'état actuel, rien de semblable n'existe ; chaque pays comprend à sa façon le transfert de la propriété des navires, et exige pour sa constatation et sa preuve des procédés particuliers, de telle sorte que pour vérifier la propriété d'un bâtiment étranger, il faut d'abord examiner en détail les conditions de transfert imposées par la législation du pays, dont le navire porte le pavillon ; et si ce navire a passé entre les mains de plusieurs armateurs de nationalités variées, ces constatations peuvent être parfois fort malaisées.

Il faut donc que les mêmes formalités soient exigées partout ; et que, dans tous les pays, des registres de modèle identique, tenus par les autorités locales, offrent à ceux qui ont besoin de les consulter, toutes les garanties voulues de certitude.

Mais une organisation de ce genre, qui, en outre, à raison de son étendue, demanderait la création d'un office central, où seraient réunis les renseignements épars sur tous les points du monde, ne peut être constituée qu'à la longue et suppose une entente, qu'on ne saurait attendre d'un jour.

Le même problème s'est posé, quand le Comité maritime international a étudié l'unification de l'hypothèque sur navires.

C'est pourquoi, en présence d'une telle difficulté, la Conférence diplomatique de 1910 a, dans l'article 1er de son avant-projet de convention sur les hypothèques, décidé que : « Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront respectés dans les autres pays contractants et y produiront le même effet que dans le pays dont le navire porte le pavillon. »

Ce procédé ne constitue pas l'unification désirable ; mais il tend à remédier aux inconvénients les plus choquants, en attendant l'unité parfaite des modes de publicité, tant en ce qui concerne les droits de propriété, que les droits d'hypothèque et de gage.

4. Des observations semblables pourraient être présentées au sujet de la saisie et de la vente des navires, dont les procédures parfois compliquées varient suivant les pays,

alors qu'au contraire, un système, unique, rapide et simple de réalisation du gage est nécessaire pour compléter l'organisation des hypothèques, telle qu'elle est prévue par le Comité maritime et la Conférence diplomatique.

Puisqu'une loi uniforme ne peut être employée immédiatement à la solution de certaines questions, il convient d'en prendre son parti et d'attendre patiemment l'instant favorable où, avec le progrès des idées, le résultat désiré pourra être atteint.

Afin d'éviter les conflits de lois et l'incertitude qui résulte pour tous les intéressés de ce que le tribunal appelé à solutionner les litiges, a tendance à appliquer sa loi nationale de préférence à toute autre, un palliatif serait possible, en attendant mieux : ce serait de déterminer par voie de conventions internationales quelle loi doit s'imposer au tribunal saisi, comme l'a fait la Conférence diplomatique, en décidant que les hypothèques seraient régies par la loi du pavillon du navire.

*
* *

Les quelques questions de droit commercial maritime qui restent, malgré tout, en dehors du travail d'unification, ne nuisent en rien à la valeur et à l'étendue de cette œuvre.

Chaque année apporte avec elle un nouveau progrès de l'unification universelle ; les nations s'y trouvent peu à peu conquises les unes après les autres et viennent apporter aux

associations qui ont pris l'initiative du mouvement, l'offre de leur concours.

Toutes les théories juridiques, toutes les solutions pratiques, du moment qu'elles touchent au domaine de la mer, sont prises en considération et étudiées ; et viennent accroître l'ensemble des règles proposées, pour constituer un jour le code unique si vivement souhaité dans les milieux maritimes.

Enfin la Conférence diplomatique de Bruxelles, se réunissant au nom des gouvernements, a fait sortir les travaux du Comité maritime international du domaine spéculatif pour les faire entrer dans la voie des réalisations. Ce progrès, peut-être le plus important, permet d'envisager l'avenir avec confiance.

Durant ces dernières années, les résultats acquis ont été si heureux que l'on a vu tout à coup se rapprocher l'heure de la venue de cette « journée de paix et de bénédiction », prédite par le vénéré doyen du Comité maritime, M. Beernaert, cette journée qui verra enfin le triomphe de *la loi, la loi de tous,* « journée bénie de « la masse énorme des intéressés de toute langue et de « tous pays, réclamant plus encore qu'une bonne loi, une « loi certaine et dont on puisse d'avance attendre et régler « les effets (1). »

Ce domaine de la mer, qui a su échapper à toute appropriation particulière, et sur lequel nul ne doit régner, ne

(1) *Revue internationale du droit maritime*, 1896-1897, p. 380.

saurait connaître d'autre règle juridique que celle « élaborée du consentement de tous les peuples. » Et si jamais quelque puissance était sollicitée en vue de faire imposer sur l'étendue des mers sa seule volonté, il faudrait qu'elle fut tenue par la force des circonstances, de donner la réponse que fit à Eudémone l'empereur Antonin, maître absolue cependant de cette puissance romaine, la plus orgueilleuse qui ait jamais dominé le monde : « Ego quidem mundi dominus, lex autem maris (1). »

(1) *Digeste*, liv. XIV, tit. II. IX, Volusius Mœcianus ex lege Rhodia. Deprecatio Eudœmonis Nicomediensis ad Antoninum Imperatorem : « Domine Imperator Antonine, naufragium in Italia facientes, direpti sumus a Publicanis Cyclades insulas habitantibus. » — Respondit Antoninus Eudœmoni : « Ego quidem mundi dominus, lex autem maris, lege id Rhodia, quæ de rebus nauticis præscripta est, judicetur quatenus nulla nostrarum legum adversatur. » Hoc idem Divus quoque Augustus judicavit.

ANNEXES

I

Statuts du Comité maritime international

Art. 1er. — Le Comité maritime international se propose :

a) De contribuer par ses conférences, ses publications et ses autres travaux à l'unification du droit maritime.

b) De provoquer la création d'associations nationales pour l'unification du droit maritime.

c) De maintenir, entre ces associations, des rapports réguliers et une action concordante.

Art. 2. — Le Comité maritime international se compose de membres titulaires et de délégués des associations nationales.

Les membres fondateurs sont de droit membres titulaires. Leur nombre est limité, en général, à neuf par pays.

Le nombre de délégués des associations nationales est limité à six par pays.

Pour compléter le nombre des membres titulaires, comme en cas de vacance, il pourra être procédé à l'élection, à la première réunion des membres titulaires qui suivra la constitution du Comité ou la vacance. L'élection a lieu au scrutin secret entre les titulaires à la majorité absolue des suffrages exprimés. Dans l'intervalle entre deux conférences, les nouveaux membres sont

désignés par le bureau permanent. La prolongation de leur mandat est soumise à la ratification de la prochaine conférence.

Art. 3. — Chaque conférence compose son bureau et prend les mesures nécessaires pour veiller à l'exécution de ses décicions et à la préparation des réunions prochaines ; à défaut de décisions à cet égard, il y sera pourvu, comme dit à l'article suivant.

Art. 4. — Dans l'intervalle entre les conférences, l'administration du Comité est confiée à un bureau permanent. Le bureau permanent nommé pour trois ans. se compose :

1° D'un président, d'un vice-président, et d'un ou de plusieurs secrétaires, qui pourvoiront aux rapports avec les associations nationales, à la gestion ordinaire, et à l'exécution des décisions du Comité ;

2° De membres nommés à raison d'un délégué par pays représenté dans le Comité et choisi soit parmi les membres titulaires, soit parmi les délégués des associations nationales.

Le bureau ainsi composé arrête le cas échéant le programme des réunions. Il prend les mesures nécessaires pour assurer la représentation des pays, dans lesquels il n'existe pas d'association nationale autonome.

Les membres du bureau permanent sont nommés par le Comité maritime international. Les élections se font au scrutin secret et à la majorité des membres présents.

Art. 5. — Les membres titulaires du Comité maritime international paient une contribution annuelle de vingt-cinq francs. Peuvent être réputés démissionnaires, les membres qui restent en défaut de verser cette cotisation.

Art 6. — Les associations nationales seront invitées à contribuer aux frais du Comité.

Art. 7. — La durée du mandat des membres titulaires est indéfinie ; elle peut prendre fin par démission ou par délibération du Comité.

Art. 8. — Les présents statuts peuvent toujours être modifiés

sur la proposition du bureau et après mise à l'ordre du jour de la réunion.

Art. 9. — Le Comité maritime international se réunira, à moins de circonstances imprévues, au moins une fois par an. Il désigne directement ou par délégation le lieu et la date de la conférence. Il sera convoqué en outre extraordinairement par décision du bureau permanent ou à la demande de quinze membres. Dans ce cas il se réunira dans le pays où se trouvera établi le siège du bureau permanent.

Aucun vote ne sera valablement acquis si plus de la moitié des pays ayant constitué des associations affiliées au Comité n'est représentée, et si le vote ne réunit pas la majorité absolue des pays représentés, les membres votant par nationalité.

Art. 10. — Le Comité désignera tous les trois ans le siège du bureau permanent.

II

Bureau permanent du Comité Maritime International.

Exercice 1908 1911.

Président : M. A. Beernaert, ministre d'État, ancien ministre des Finances, ancien président de la Chambre des Représentants, membre de l'Institut de France et de l'Académie royale de Belgique, président de l'Association belge pour l'unification du droit maritime, Bruxelles.

Vice-Président : M. Charles Lejeune, vice président de l'Association belge pour l'unification du droit maritime. Anvers ;

Secrétaires : MM. Louis Franck, avocat et député, Anvers ; Leslie Scott. K. C., M. P , Londres.

Conseillers : MM. F. C. Autran, avocat à Marseille, directeur de la *Revue internationale de droit maritime*, ancien président de l'Association française de droit maritime (France).

Coloman de Fest, conseiller ministériel, vice-président du Gouvernement royal hongrois maritime, directeur-gérant de l'Association hongroise de droit maritime, Fiume (Hongrie).

E. de Guntherg, ministre de Suède à Christiania.

A. Hindenburg, avocat à la Cour Suprême. Président de l'Association danoise de droit maritime à Copenhague (Danemark).

Dr G. Martinolich, avocat à Trieste, secrétaire de l'Association autrichienne de droit maritime (Autriche).

K. Uchida, directeur au Ministère des Communications, secrétaire de l'Association japonaise de droit maritime, Tokio (Japon).

Dr Oscar Platou, professeur de droit maritime, président de l'Association norwégienne de droit maritime international à Christiania (Norwège).

Harrington Putnam, avocat au barreau de New-York (États-Unis).

E. N. Rahusen, avocat et sénateur à Amsterdam, président du Comité hollandais de droit maritime (Pays-Bas).

Dr A. Marghieri, avocat et député, professeur à l'Université, Naples, président de l'Association italienne de droit maritime (Italie).

III

Résolutions votées à la Conférence de Hambourg (1902) sur les abordages.

Art. 1. — Les Hautes Parties contractantes prendront les mesures nécessaires pour in-

Traité conclu sur l'abordage, à la Conférence diplomatique de Bruxelles (4e Session. Septembre 1910).

Art. 1. — En cas d'abordage survenu entre navires de mer et bateaux de navigation

troduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité, et ce pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bâteau d'intérieur.

Art. 2. — Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés sans recours par les intéressés qui les ont éprouvés. Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des navires était à l'ancre.

Art. 3. — Si l'abordage a été causé par une faute unilatérale, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel cette faute a été commise.

Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Art. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un deux sont au mouillage au moment de l'accident.

Art. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord des navires sont repartis entre les navires, dans la même proportion sans solidarité.

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

Art. 5. — Les dommages commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter. Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

intérêts en matière d'abordage doivent constituer une réparation complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé, le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

Art. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6. — La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions du présent traité.

Art. 7. — Le navire de mer remorqué est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute du remorqueur à son service. Cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il

n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué.

Art. 8. — Est abrogée toute disposition subordonnant l'action pour abordage à un protêt ou à des formalités spéciales.

Art. 9. — L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans à partir de l'événement. — Les lois nationales déterminent les causes d'interruption de cette prescription.

Le recours exercé par le capitaine pour compte de son armement suspend la prescription au profit de toutes les parties intéressées du chef du navire qu'il commande.

Art. 10. — Les navires en-

Art. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Art. 7. — Les actions en réparation des dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement. Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action. Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou principal établissement.

Art. 8. — Après son abor-

trés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

dage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom ou le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Art. 9. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient reprimées. Les Hautes Parties contractantes se communiqueront aussitôt que faire se pourra, les lois et règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition précédente.

Art. 11. — Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, on entend, dans les dispositions qui précèdent, par responsabilité du navire, la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité sera jugée applicable dans chaque cas par les tribunaux compétents.

Art. 12. — Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis au présent traité que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque État.

Art. 10. — Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent pas atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Art. 11. — La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Art. 12. — Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux États des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application des dites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité ;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

Art. 13. — La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 14. — Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations, qui pourraient y être apportées, et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge qui se chargerait

de convoquer la Conférence dans les six mois.

Art. 15. — Les États qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge, et, par celui-ci, à chacun des gouvernements des autres parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

Art. 16. — La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, a compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge, entrera en rapport avec les gouvernements des Hautes Parties contractantes, qui se seront déclarées prêtes à le ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles, et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en

Art. 13. — Le présent traité est conclu pour un temps illimité, mais chacune des parties contractantes, a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

Art. 14. — La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le

L'engagement pris dans l'article 1er sera exécuté dans le délai d'un an.

A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées à l'article 1er.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de , qui en donnera avis aux faveur des États représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai. ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 15.

Art. 17. — Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

Article additionnel. — Par dérogation à l'article 16 qui précède, il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont

Hautes Parties contractantes dans un délai de

signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 26 septembre 1910.

(Suivent les signatures).

IV

Résolutions votées à la Conférence de Hambourg (1902) sur le sauvetage et l'assistance.

Art. 1er. — Les Hautes Parties contractantes prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs Cours et Tribunaux respectifs, à raison d'un sauvetage d'un navire de mer ou d'assistance à lui prêtée.

Art. 2. — Le secours utilement prêté à un navire en péril ou à sa cargaison donne lieu à une équitable rémunération. Toute distinction légis-

Traité conclu sur le sauvetage et l'assistance à la Conférence diplomatique de Bruxelles (4e Session — Septembre 1910).

Art. 1er. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les

lative entre le sauvetage et l'assistance est abolie.

Art. 3. — Rien n'est dû si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 4. — Sont déchues de tout droit à indemnité et à rémunération les personnes qui ont coopéré aux opérations de secours malgré la défense expresse du capitaine du navire secouru.

Art. 5. — Un remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance donnée au navire par lui remorqué ou à sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement

services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Art. 2. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 3. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 4. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement

du contrat de remorquage.

Art. 6. — Le pilote et l'équipage du navire en péril n'ont droit à aucune rémunération, même pour services extraordinaires, tant que ceux-ci peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de leurs contrats de service respectifs.

Art. 7. — A défaut d'accord valablement conclu entre parties, les autorités administratives ou judiciaires compétentes fixent la rémunération en prenant pour base : *princi-*

du contrat de remorquage.

Art. 5. — Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 6. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

palement les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours; le danger couru par le navire assisté, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant; les frais et dommages subis par le navire assistant; le succès obtenu; *secondairement* la valeur des choses sauvées et du navire sauveteur.

En aucun cas, les autorités compétentes n'alloueront une quotité fixe des objets sauvés ou de leur valeur.

Art. 8. — Tout contrat fait en présence du péril, par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables soit pour l'une soit pour l'autre partie.

(Voir l'article 8 ci-dessous).

Art. 7. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée au modifiée par le

juge à la requête de la partie intéressée.

Art. 8 — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : *a)* en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; *b)* en second lieu, la valeur des choses sauvées.

(Voir ci dessus l'article 7).

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 7, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 9. — Rien de ce qui est

Art. 9. — Il n'est dû aucune

convenu ici ne modifie les règles suivies par chacune des Hautes Parties contractantes au sujet de la compétence des autorités judiciaires ou administratives chargées de statuer sur les réclamations du chef de sauvetage ou d'assistance.

Il n'est pas davantage dérogé : 1° aux dispositions par lesquelles la législation de l'une quelconque des Hautes Parties contractantes étendra à des cas autres que celui d'abordage, l'obligation de porter secours aux navires en péril, ni 2° aux dispositions par lesquelles elle accorde aux sauveteurs des vies humaines un droit à rémunération à l'égard du navire assisté et de sa cargaison. Enfin aucune disposition du présent traité ne modifie la situation des navires de guerre en ce qui concerne le sauvetage.

Art. 10 et 11. — Même rédaction que les articles 13 et 14 des résolutions votées à Hambourg (1902) sur l'abordage.

rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 10. — L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations

d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire sauvé ou assisté n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 11. — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 12. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures res-

pectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition qui précède.

Art. 13. — La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

Art. 14. — La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État affectés à un service public.

Art. 15. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé, appartient à l'État de l'une des Hautes Parties contractantes, ainsi que dans les

autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité.

2° Que lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même État que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

3° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissants aux États des Hautes Parties contractantes.

Art. 16, 17, 18 et 19. — Même rédaction que les articles 14, 15, 16 et 17 de la Convention sur l'abordage, signée à Bruxelles en septembre 1910.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 26 septembre 1910.

(Suivent les signatures).

V

Résolutions adoptées au Congrès de Venise (1907) relativement aux privilèges et hypothèques maritimes.	Avant-projet de convention internationale en matière de privilèges et hypothèques maritimes, rédigé à Bruxelles par la Conférence diplomatique (IVe session, septembre 1910).
Art. 1er. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis et rendus publics dans leurs pays d'origine seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.	Art 1er. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront respectés dans tous les autres pays contractants et y produiront le même effet que dans le pays dont le navire porte le pavillon.
Art. 2. — Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.	Art. 2. — Les créances privilégiées priment toutes les autres créances, y compris celles garanties par les droits réels visés à l'article précédent.
Art. 3. — Sont privilégiés,	Art. 3. — Sont seuls

dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée (voyez art. 2 et 3 du traité sur la responsabilité des propriétaires de navires, Venise 1907) :

1° Les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° Les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

privilégiés, sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° Les frais de justice dus à l'Etat et les dépens encourus dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage ; les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes embarquées au service du navire ;

3° Les indemnités dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

4° Les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, en cas de nécessité, hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la conti-

nuation du voyage, que le capitaine soit ou non en même temps propriétaire du navire et que la créance soit la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants;

5° Les indemnités dues à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant de la faute d'une personne au service du navire, soit aux passagers ou ayants cause en cas de mort ou blessures, soit à un autre navire, à sa cargaison, à son personnel ou à ses passagers; les indemnités dues pour la réparation des dommages causés à des ouvrages d'art.

Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des Etats contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires.

Art. 4. — Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne

Art. 4. — Si les créances privilégiées se rapportent à un même ouvrage, leur rang se règle conformément à l'énumération donnée à l'article 3. Les créances figurant dans un même numéro viennent en

les indemnités dues pour sauvetage et assistance; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux numéros 3° et 4° viennent dans chacune des catégories, en sens inverse de l'ordre des dates où elles sont nées. Si ces créances se rattachent au même cas de nécessité, elles sont réputées nées en même temps.

Art. 5. — Si les créances privilégiées ne se rapportent pas à un même voyage, celles qui se réfèrent au dernier voyage viennent avant celles qui se réfèrent au voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant du contrat d'engagement pour un voyage antérieur, restent privilégiées comme celles du dernier voyage, si le contrat d'engagement est le même.

Art. 5. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

Art. 6. — Les privilèges s'éteignent, outre les autres cas prévus par les lois nationales :

1° Par l'expiration du délai d'un an à dater de l'exigibilité de la créance, sans que pour les créances visées au 4° de l'article 3 le délai puisse dépas-

ser deux ans à partir de la naissance de la créance.

Toutefois le délai court, pour les privilèges garantissant les indemnités d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées et, pour le privilège garantissant l'indemnité d'abordage et les autres indemnités visées au 5° de l'article 3, du jour où le sinistre a eu lieu ;

2° Par la vente du navire en justice.

Art. 6. — Le privilège sur le fret ne subsiste qu'autant qu'il n'est pas encaissé par le propriétaire personnellement.

Art. 7. — Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 8. — Les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans sa législation des dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales soit pour certains

emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

Art. 9. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires gérés ou employés par d'autres que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite, et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 10. — Les accessoires du navire et du fret, visés à l'article 3, comprennent :

1° Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour pertes de fret;

2° Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés soit des pertes de fret;

3° Les sommes dues au propriétaire pour assistance ou sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités

payées ou dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'article 3, alinéa 1, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 11. — Les dispositions de la présente Convention seront applicables dans chaque Etat contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

Art. 12. — La présente Convention est sans application aux navires d'État.

VI

Avant-projet A sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, rédigé par la Conférence diplomatique de Bruxelles (IVe session. Septembre 1910).

Art. 1er. — Le propriétaire d'un navire n'est tenu que sur le navire, sur le fret et sur les accessoires du navire et du fret, afférents au voyage :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés sur terre ou sur l'eau par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;

2° Des indemnités dues à raison de dommages causés à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, ou à raison de dommages causés à tous biens et objets se trouvant à bord ;

3° Des obligations résultant des connaissements signés par le capitaine;

Avant-projet B sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, rédigé par la Conférence diplomatique de Bruxelles (IVe session. Septembre 1910).

Art. 1er. — Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés sur terre ou sur l'eau, par les faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° Des indemnités dues à raison de dommages causés à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, ou à raison de dommages causés à tous biens et objets se trouvant à bord ;

3° Des obligations résultant

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique dans l'exécution d'un contrat;

5° Des indemnités d'assurance ou de sauvetage, dont l'obligation a été contractée sans son autorisation;

6° De la contribution aux avaries communes due par le navire;

7° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, en cas de nécessité, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

des connaissements signés par le capitaine;

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique dans l'exécution d'un contrat;

5° Des indemnités d'assistance et de sauvetage, dont l'obligation a été contractée sans son autorisation;

6° De la contribution aux avaries communes dues par le navire;

7° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, en cas de nécessité, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Toutefois, dans aucun cas, cette responsabilité ne dépassera pas une somme totale de 8 livres sterling par tonne de jauge brute du navire, sans que cette limite puisse être invoquée dans les cas prévus aux alinéas 5, 6 et 7.

Art. 2. — La valeur du navire, limite de la responsabilité du propriétaire est établie par celui-ci. Elle est fixée comme suit :

Art. 2. — Le fret visé à l'article 1er s'entend du fret brut, sans déduction, payé ou

a) En cas d'abordage ou d'autres accidents et envers tous créanciers pour dommages ou rémunérations s'y rattachant, même en vertu d'un contrat, immédiatement après l'événement donnant naissance à la créance ; les pertes ou dommages, survenus postérieurement à un sinistre et avant l'arrivée à un port, sont, jusqu'à preuve contraire, présumés se rattacher audit sinistre ;

b) Dans les cas non prévus à l'alinéa précédent, où un dommage est causé au chargement : au moment où le dit chargement est arrivé au port de destination ou au lieu où le voyage est rompu ;

c) Dans tous les autres cas visés à l'article 1er, à la fin du voyage.

Art. 3. — Les diverses créances se rattachant à un même accident et devant recevoir leur exécution dans un même port concourent entre elles sur la somme formant la limite de la responsabilité du propriétaire.

Art. 4. — Le fret visé à l'article 1er comprend :

a) Le fret brut payé ou dû

encore dû, depuis le début du voyage. Le prix du passage et les surestaries lui sont assimilés.

Art. 3. — Les accessoires du navire et du fret brut, visés à l'article 1er comprennent :

1° Les indemnités payées ou dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour pertes de fret ;

2° Les indemnités payées ou dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° Les sommes payées ou au propriétaire à raison des marchandises se trouvant à bord au moment où la responsabilité a pris naissance ;

b) Le prix de passage payé ou dû à raison du transport des passagers embarqués à ce moment ;

c) Dans le cas d'un navire, objet d'un affrétement ou d'un louage total et à temps (time-charter), le fret ou loyer stipulé dans le contrat pour la période de temps écoulé depuis l'embarquement de la cargaison ou des passagers embarqués au moment de l'événement jusqu'à leur débarquement.

Art. 5. — Par les accessoires visés à l'article 1er, on entend les sommes ci-après énumérées, payées ou dues au propriétaire depuis le moment où le navire a été mis à la disposition des intéressés, prêt à recevoir les marchandises ou les passagers, jusqu'au moment où la créance a pris naissance :

1° Les surestaries ;

2° Les indemnités payées ou dues à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour pertes de fret ;

dues au propriétaire pour assistance ou sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Ne sont pas considérées comme accessoires du navire ou du fret les indemnités payées ou dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Art. 4. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter, en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

Art. 5. — Dans les cas où sa responsabilité est limitée con-

3° Les indemnités payées ou dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

4° Les sommes payées ou dues au propriétaire du navire pour assistance ou sauvetage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Ne sont pas considérées comme des accessoires du navire ou du fret les indemnités payées ou dues en vertu de contrats d'assurance non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

formément à l'article 1er, le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage.

Art. 6. — Dans les cas prévus aux numéros 1, 2, 3 et 4 de l'article 1er, le propriétaire a la faculté de libérer le navire le fret et leurs accessoires, par le paiement d'une somme de 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire. En cas de pluralité de sinistres ou d'événements, donnant lieu à responsabilité, le paiement de ladite somme est affecté au profit de chacune des masses de créanciers dont les créances dérivent d'un même sinistre ou événement.

Art. 7. — On entend par voyage, pour l'application de la présente convention, le voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, ou que le navire a entrepris en exécution d'un contrat d'affrétement, ou qu'il a effectué après débarquement complet de ses marchandises, avec ou sans nouvelle cargaison.

Art. 8. — Si, à la suite, soit d'un abordage, soit d'un sauvetage ou d'une assistance, il existe de ce chef des créanciers

auxquels la limitation peut être opposée, et si le navire entre dans un port d'escale ou de relâche, le propriétaire est personnellement responsable vis-à-vis d'eux du préjudice que leurs créances pourraient subir par le fait que le navire, après la sortie du port, a été ultérieurement détérioré ou grevé de nouvelles dettes. Cette responsabilité cesse si l'intérêt des créanciers a exigé la sortie. En pareil cas la valeur du navire avant la sortie est, sauf preuve contraire, présumée avoir été suffisante pour désintéresser les créanciers primitifs. La plus-value résultant des réparations effectuées au port d'escale ou de relâche ne profite pas à ces créanciers.

D'autre part, vis-à-vis des personnes qui, après que le navire a quitté le port d'escale ou de relâche, acquièrent une créance à l'égard de laquelle la limitation de la responsabilité est admise, le propriétaire est personnellement responsable du préjudice qu'elles subissent par le fait que le navire n'a pas été libéré des dettes antérieures, du chef d'abordage, de sauvetage et d'assistance.

Les dispositions précédentes sont également applicables, lorsque, soit le sauvetage ou l'assistance, soit l'abordage, se produisent dans un port où le navire se trouve pendant le voyage.

Art. 9. — Le propriétaire peut prendre dans l'intérêt de qui il appartiendra toute mesure utile en ce qui touche le navire, sans être déchu du droit d'exercer les options prévues par les dispositions précédentes.

Si, après la fin du voyage, le propriétaire expédie le navire pour un nouveau voyage, sans que l'exige l'intérêt des créanciers auxquels la limitation de la responsabilité peut être opposée, il est personnellement responsable du préjudice pouvant résulter pour lesdits créanciers de ce que le navire, au cours de ce nouveau voyage, est grevé de nouvelles dettes ou détérioré. En pareil cas, la valeur du navire avant la sortie est, sauf preuve contraire, présumée avoir été suffisante pour désintéresser ces créanciers.

Art. 10. — Les dispositions précédentes ne portent pas

Art. 6. — (Comme à l'article 10 correspondant).

atteinte au droit des créanciers de saisir le navire.

La garantie donnée pour obtenir mainlevée de la saisie est acquise au créancier saisissant dans les termes où elle a été donnée et ne sera ni modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée pour restreindre les droits d'autres créanciers.

Art. 11. — Les dispositions précédentes s'appliquent à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé et aux responsabilités s'y rattachant.

Elles ne s'appliquent pas aux obligations dérivant de fautes du propriétaire. Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

Les dispositions des 3° et 7° de l'article 1er ne sont pas applicables si le propriétaire a autorisé ou ratifié les contrats dont s'agit dans ces dispositions.

Art. 7. — (Comme à l'article 11 correspondant).

Art. 8. — En cas d'action ou de poursuites exercées contre le propriétaire du navire pour

une des causes énoncées à l'article 1er, le tribunal du lieu où ces actions ou poursuites sont exercées, ordonnera, s'il y a lieu, et sur simple requête, qu'il sera sursis aux poursuites sur les biens du débiteur situés à terre, pendant le temps suffisant pour permettre à celui-ci de réaliser le navire et d'en opérer la liquidation entre les créanciers.

Art. 12. — Dans tous les cas, le propriétaire est tenu sans limitation des obligations résultant de l'engagement des gens de mer et autres personnes au service du navire.

Art. 9. — (Comme à l'article 12 correspondant).

Art. 13. — Les dispositions de la présente Convention profitent à l'armateur qui n'a pas la propriété du navire ou, en cas de sous-affrétement, à l'affréteur principal comme au propriétaire lui-même.

Art. 10. — (Comme à l'article 13 correspondant).

Art. 14. — (Dommages corporels et vies humaines).

Art. 11. — (Dommages corporels et vies humaines).

Art. 15. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque l'une des parties intéressées est ressortissante d'un autre État contractant ainsi que dans les

autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

Art. 16. — La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

Art. 17. — Rien dans les dispositions qui précèdent ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

Art. 12, 13 et 14. — Comme aux articles 15, 16 et 17 correspondants.

BIBLIOGRAPHIE

Abram (B.). — *L'affréteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes du capitaine, en vertu de l'article 1384 du Code civil ?* 20 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1907.

— *Dès ventes maritimes*, 30 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1907.

Adam (Léon). — *Conflits de lois en matière de fret. Note de législation comparée*, 72 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1907.

Alauzet. — *Commentaires du Code de commerce*, 2e édition, 1868. 5 vol. in-8.

Ascoli. — *Influenza del telegrapho sul commercio e sul diritto marittimo*, 25 pages. in-8. Venezia, Instituto veneto di arti Grafiche, 1907.

— *Relazione alla prossima conferenza marittima di Parigi*, rapport in-8 de 17 pages sur l'assistance et le sauvetage. Naples, Michele d'Auria, 1900.

Aucoc (L.). — *De la délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières*, 36 pages in-8. Paris, Alcan, 1887.

Autran (F.-C.). — *Code international de l'abordage maritime*, 1 vol. in-8 de 208 pages. Paris, Chevalier-Marescq, 1890.

— *Questionnaire relatif à un avant-projet de loi uniforme en matière de sauvetage et d'assistance*, 75 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1899.

— *Résolutions relatives à un projet de loi internationale uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritimes, adoptées à la séance du 11 avril* 1900. Paris, Chevalier-Marescq, 1900.

— *De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité du propriétaire de navires. Réformes et progrès*, 34 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1904.

— *Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage*, 7 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1904.

— *Conférence sur les projets de traités internationaux relatifs à la responsabilité des propriétaires de navires et aux hypothèques et privilèges maritimes*, 20 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

— *La responsabilité des propriétaires de navires, à raison des accidents de personnes d'après le droit français.* Rapport de 20 pages in-8, lu au Guildhall, le 3 août 1910, à un Congrès de l'International Law Association. London, Richard Flint and C°, 1910.

Autran (F.-C.) et Gautier (A.-G.). — *Compte rendu sommaire de la Conférence de Brême (septembre* 1909), 25 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1909.

Auzoux (André). — *Action exercitoire. De la faculté d'abandon en droit maritime*, thèse. Paris, Marchal et Billard, 1894.

Barandiaran (de). — *Du contrat d'affrétement*, 84 pages in-8. Paris, Pédone, 1898.

Barbey (Georges). — *Conférence de Venise*, compte rendu de 38 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

— *Les surestaries sont-elles dues en temps de grève ?* rapport de 31 pages in-8, présenté à la Conférence de Budapest de l'International Law Association. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1909.

Beaussant (A.). — *Code maritime ou lois de la marine marchande*, 2 vol. in-8. Paris, Legrand, 1840.

Bédarride (J.). — *Commentaire des articles* 190 *à* 436 *du Code de commerce. Du commerce maritime*, 2e édition, 5 vol. in-8. Paris, A. Marescq, 1876.

Beirnaert (Lucien). — *L'assistance en mer*, thèse, 300 pages in-8. Dunkerque, Minet-Fresca, 1904.

Berlingieri (F.). — *Assistance, sauvetage et obligation de secours*, rapport de 47 pages in-8, présenté au congrès de Paris de 1900. Gênes, Luigi Sambolino, 1900.

— *La Unificazione del diritto marittimo e la Conferenzia diplomatica di Bruxelles.* Gênes, Typografia operaia, 1908.

Bladel (Georges Van). — *Le droit de la mer*, leçon d'ouverture du cours de droit maritime professé à l'Université nouvelle de Bruxelles. Bruxelles, 1910.

Boitier (René). — *Du consignataire du navire et du consignataire de la cargaison*, thèse 173 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1904.

Bouchon (Lucien). — *Rapport sur les avant-projets de conventions relatifs à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.* (Avant-projets A et B. Bruxelles, 1910), 21 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911.

Boulay-Paty. — *Cours de droit commercial maritime*, 4 vol. in-8. Rennes, Cousin-Danelle, 1821-1823.

— *Traité des assurances et contrats à la grosse d'Emerigon, conféré et mis en rapport avec le nouveau code de commerce et la jurisprudence*, 2 vol. in-4. Rennes, Molliex, 1827.

Bravard-Veyrières et Demangeat. — *Traité de droit commercial*. Tome IV. Droit maritime, 1 vol. in-8. Paris, Marescq, 1875.

Caumont (Aldrick). — *Dictionnaire universel de droit maritime*. Paris, Durand et Marescq, 1867.

Champenois (Claude). — *Les armements maritimes*, 2 vol. in-8. Paris, Berger-Levrault, 1895.

Chatel (A.). — *Cours manuscrit de droit maritime* professé à la Faculté de droit de Rennes (1906-1907).

Cheguillaume (Joseph). — *Etude théorique et pratique sur la copropriété des navires*, thèse, 283 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1896.

Cholet (Christian). — *L'abordage international. Compétence et conflits des lois*, thèse, 196 pages in-8. Paris, Rousseau, 1898.

Cleirac. — *Us et coustumes de la mer*, divisées en trois parties. I. De la navigation. 1° les jugements d'Oléron. 2° les ordonnances de l'isle de Gothland et de la magnifique ville de Wisby. 3° les ordonnances et règlements de de la Hanze Theutonique arrestées et conclues en l'assemblée générale des Villes, tenue à Lubeck, en 1597. — II. Des contrats maritimes. 1° le Guidon de la mer pour ceux qui font marchandise et qui mettent à la mer, avec les asseurances d'Anvers et d'Amsterdam. 2° les ordonnances du roy catholique Philippe, roy des Espagnes, pour les asseurances de la Bourse d'Anvers. 3° le Coutumier pour les asseurances d'Amsterdam. — III. De la juris-

diction de la Marine ou d'Admirauté tant en temps de paix qu'en temps de guerre.
A Bordeaux. En la boutique de Millanges, chez Guillaume Taupinard, 1661.

Code de Commerce allemand et loi allemande sur le change, traduits et annotés par MM. Paul Gide, Ch. Lyon-Caen, J. Flach et J. Dietz, in-8. Paris, Imprimerie nationale, 1881.

Coulon et Houard. — *Code pratique des assurances maritimes, du délaissement, des avaries, du jet et de la contribution*, 2 vol. in-8. Paris, A. Rousseau, 1888.

Courcy (A. de). — *Questions de droit maritime*, 4 vol. in-8, 1re série, 1877 ; 2e, 1879 ; 3e 1885 ; 4e, 1888. Paris, Pichon.

— *Commentaire des polices françaises d'assurance maritime*, 1 vol. in-18. Paris, Anger, 1874.

— *La responsabilité des propriétaires de navires en Angleterre et en France*, 27 pages in-8. Paris, Anger, 1881.

— *Le sauvetage et l'assistance*, 47 pages in-8. Paris, Pichon, 1884.

— *L'exagération des valeurs assurées*, mémoire présenté au Congrès international de droit commercial d'Anvers, 55 pages in-8. Paris, Pichon, 1885.

— *Un procès d'assurance maritime en Angleterre*, 28 pages in-8. Paris, Pichon, 1885.

— *La loi du 12 août 1885 abrogeant ou modifiant plusieurs articles du Code de commerce*, 46 pages in-8. Paris, Pichon, 1885.

Cresp. — *Cours de Droit maritime*, complété par A .Laurin, 4 vol. in-8. Paris, A. Rousseau, 1882.

Crisenoy (J. de). — *Les ordonnances de Colbert et l'inscription maritime*, 24 pages in-8. Paris, Guillaumin, 1862.

Danjon (Daniel). — *Traité de droit maritime*. Tome I : Navires, Armateurs, Equipages. Tome II : Affrétement,

in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1910-1912.

Davanseau. — *Considérations générales sur les règlements d'avaries*. Alger, Bastide, 1871.

Delarue (Georges). — *Projet d'un nouveau code de commerce maritime présenté à l'Association française de droit maritime*, 1 vol. in-8 de 140 pages. Paris, Schlaeber, 1903.

Delamarre (L.) et Lepoitevin. — *Traité théorique et pratique du droit commercial*, 2e édition, 1861.

Denisse (L.). — *Des conflits de lois en matière de fret*, rapport in-8 de 15 pages. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1905.

— *Conflits de lois en matière de fret*, rapport sur les questions formulées par le Comité maritime international, en vue de la Conférence de Venise de 1907. 37 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1907.

Derche. — *Décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852. Doctrine et jurisprudence du département de la marine*. Paris, Paul Dupont.

Desjardins (A.). — *Traité de droit commercial maritime*, 9 vol. in-8. Paris, Pédone-Lauriel, 1878-1890.

Dictionnaire du commerce et de la navigation, 2 vol. in-8. Paris, Guillaumin, 1859.

Douillard (Maxime). — *Les loyers des gens de mer*, thèse, 258 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1897.

Droz (Alfred) .— *Traité des assurances maritimes, du délaissement et des avaries*, 2 vol. in-8. Paris, Thorin, 1881.

Dufour (Edmond). — *Droit maritime*, 2 vol. in-8. Paris, Auguste Durand, 1859.

Emerigon (Balthazard-Marie). — *Traité des assurances et*

des contrats à la grosse, 2 vol. in-4. Marseille, Jean Mossy, 1783.

Feldmann (Armand). — *Notes et questions de droit maritime.* Paris, Larose et Tenin, 1906.

Filleau. — *Traité de l'engagement des équipages des bâtiments du commerce*, 2e édition, in-8. Paris, Dupont, 1862.

Fraissingea (L.). — *Le problème de la marine marchande*, in-8. Paris, Larose et Tenin, 1909.

Franck (Louis). — *The unification of Maritime Law. Antwerp conference* (1898) *of the International Maritime Comittee.* London, W. Clowes and sons, 1898.

— *La responsabilité des armateurs et les hypothèques et privilèges sur navires de mer à la Conférence diplomatique de droit maritime de Bruxelles* (1910), rapport de 7 pages in-8. Bruxelles, Ve Larcier, 1911.

Friocourt. — *Précis de droit maritime, commercial et administratif*, in-8. Paris, Challamel, 1894.

Fromageot (Henri). — *Code maritime britannique. Loi anglaise sur la marine marchande en vigueur depuis le 1er janvier* 1895. Paris, Pédone, 1896.

— *Contre-projet de loi uniforme sur le sauvetage et l'assistance maritimes.* Paris, Chevalier-Marescq, 1900.

— *Compte rendu de la Conférence de Hambourg* (25-28 *septembre* 1902), 42 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1902.

— *Conférence de Hambourg. 3e question du programme. Etude de conflits de lois relatifs aux droits réels sur les navires*, 10 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1902.

— *De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrétement par charte-partie ou connaissement*, 40 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1903.

Gautier (A.-G.). — *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime*, 332 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1910.

— *Compte rendu de la Conférence de Paris (octobre 1911)*, 40 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911.

Gay de Montella (R.). — *El accidente de abordagi, essayo de derucho maritimo comparado.* Barcelone, Hijos de Jaime Jepus, 1908.

Godet (A.). — *Des courtiers interprètes et conducteurs de navires*, 133 pages in-8. Bordeaux, J. Delmas, 1875.

Gottheil. — *De la responsabilité de l'armateur en cas d'accidents aux personnes, d'après la loi italienne*, 29 pages in-8. Naples, Francesco Giannini et fils, 1911.

Govare (Paul). — *Traité des avaries communes et de leur règlement*, 206 pages in-8. Paris, Cotillon, 1882.

— *Rapport sur le projet de loi portant modification de l'article 271 du Code de commerce.* Paris, Chevalier-Marescq, 1891.

— *Avant-projet de loi uniforme en matière de sauvetage et d'assistance maritimes*, 14 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1900.

Govare (Paul) et Denisse (L.). — *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, 62 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1901.

Grandmaison (H. de) . — *Observations sur la conduite des navires et les consignataires*, 39 pages in-12. Hâvre, imprimerie du Commerce, 1893.

Grasso. — *De l'interdiction des ports d'un Etat aux navires étrangers pour motifs sanitaires*, 16 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1895.

Grivart. — Rapport fait au nom de la Commission de la

Marine chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification au décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 sur la marine marchande. N° 83. Sénat. Session extraordinaire de 1897.

Grotius (Hugo Van Groot). — *Mare liberum*, édition elzévirienne. Leyde, 1633.

Guynot-Boissière. — *De la délimitation du domaine public fluvial*, in-8. Rennes, Simon, 1901.

Hailly (Albert du) (Commandant Riondel). — *Collision du « St-Germain » et du « Woodburn ». Les conséquences. Réformes à apporter au règlement international sur les abordages*. Paris, Vanier, 1884.

Halgand (Jules). — *Sauvetage, assistance et obligation de secours en droit maritime*, thèse, 360 pages in-8. Rennes, Simon, 1901.

Havet (Ferdinand). — *Guide pratique des capitaines en cas d'avaries*, 2e édition in-8. Paris, A. Rousseau, 1874.

Hœchster et Sacré. — *Manuel de droit commercial français et étranger. Droit maritime*, 2 vol. in-8. Paris, Maresq, 1876.

Imbart-Latour (Joseph). — *La mer territoriale au point de vue théorique et pratique*, in-8. Pédone-Lauriel, 1889.

Lanza (Vincenzo). — *Relazione alla prossima Conferenza marittima di Parigi*, rapport in-8 de 7 pages sur la responsabilité du propriétaire de navire. Naples, Michele d'Auria, 1900.

Laurin. — *Précis de droit maritime*, in-8. Paris, Larose et Forcel, 1892.

Lauriol. — *De l'application des frais de relâche, de mise à terre de la marchandise et des réparations de navires en cas de relâches par fortune de mer*, 14 pages in-8. Nantes, Busseuil, 1858.

Lawrence (J.-T.). — *War and Neutrality in the Far East* London, Macmillan, 1904.

Leborgne (E.). — *Situation juridique de la navigation de plaisance*, thèse, 402 pages in-8. Rennes, Simon, 1911.

Lecouflet (C.). — *De la responsabilité du capitaine pendant le débarquement et le séjour des marchandises sur les quais*, 31 pages in-8. Paris, Larose et Forcel, 1886.

Lecouturier (Emile). — *Etude de droit comparé sur la compétence en matière d'abordage*, rapport in-8 de 16 pages, présenté à l'Association française de droit maritime. Paris, Chevalier-Marescq, 1901.

Lefebvre (Ch.-Eug.). — *Des conflits de lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques et autres droits réels*, 12 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1905.

Lefeuvre (Louis). — *De la responsabilité des propriétaires de navires et de l'abandon*, in-8. Paris, Larose et Forcel, 1883.

Lerebours-Pigeonnière. — Introduction aux *Eléments du Droit commercial anglais, de Stevens*. Paris, Giard et Brière, 1909.

Leroux (Charles). — *Le droit international pendant la guerre maritime russo-japonaise*, thèse, 262 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1911.

Lureau (Henri). — *Une extension anormale de l'assurance maritime*, 9 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1909.

Lyon-Caen (Ch.) et Renault (L.). — Traité de droit commercial. Tomes V et VI. Du commerce maritime. Paris, Pichon, 1901.

Mainsard (J.-B.). — *Des avaries maritimes considérées en elles-mêmes*, 470 pages in-8. Rennes, Oberthür, 1889.

Mangon de la Lande. — *Décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars* 1852, *modifié par la loi du* 15 *avril* 1898, 75 pages in-8. Paris, Challamel, 1898.

Marais (Georges). — *Compte rendu du Congrès international de droit maritime de Paris (octobre* 1900). Paris, Chevalier-Marescq, 1900.

— *De la loi applicable en France pour déterminer l'étendue de la responsabilité d'un armateur étranger, en cas d'abordage survenu dans les eaux françaises*, rapport de 30 pages in-8, présenté à la conférence tenue à Anvers, en 1903, par l'International Law Association, London, West Newman, 1903.

— *Le droit d'abandon d'après un récent arrêt de la Cour de cassation.* Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

— *Rapport fait au nom de la Commission chargée de l'examen des diverses questions formulées par le Comité maritime international sur la matière du fret*, 7 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

Marais (Octave). — *Des moyens de prévenir la fraude dans la négociation des connaissements émis à plusieurs exemplaires.* Paris, Chevalier-Marescq, 1899.

— *Assistance maritime. Assistance par le propriétaire.* Paris, Chevalier-Marescq, 1900.

— *De la responsabilité civile des armateurs à propos d'accidents causés à des personnes de l'équipage par la faute des préposés du navire*, 16 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1904.

Maublanc (Edouard). — *Le remorquage maritime*, thèse, 140 pages in-8. Paris, Larose et Tenin, 1906.

Merveilleux du Vignaux (Henri). — *Le droit de l'Etat sur*

la mer territoriale, thèse, 171 pages in-8. Marseille, Imprimerie marseillaise, 1900.

Mirelli (Duc). — *Relazione alla prossima Conferenza marittima di Parigi*, rapport in-8 de 12 pages sur la compétence en matière d'abordage. Naples, Michele d'Auria, 1900.

— *Observations sur l'avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage*, rapport in-8 de 13 pages présenté au Congrès d'Amsterdam de 1904. Naples, Editrice meridionale, 1904.

— *La limitazione della responsabilita dei proprietarii de navi. Le ipotechi e i privilegi marittimi alla Conferenza internazionale di Venezia.* Naples, Detchen et Rocholl, 1908.

Morel-Spiers. — *Rapport fait au nom de l'Association française de Droit maritime sur l'avant-projet de convention relatif aux hypothèques et aux privilèges maritimes* (*Bruxelles*, 1910), 16 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911.

Navereau (Eugène). — *De la délimitation du domaine public fluvial et maritime*, in-8. Paris, Baudry, 1891 (2e édition).

Peborgh (Léon Van). — *Historique des Règles d'York et d'Anvers*, 1890, 176 pages in-8. Chez l'auteur à Anvers, 5, rue du Chêne.

Perels. — *Manuel de droit maritime international*, Paris, Guillaumin, 1884.

Plocque (Alfred). — *De la mer et de la navigation maritime*, in-8. Paris, Durand et Pédone-Lauriel, 1870.

Pothier. — *Supplément au traité du louage ou traité des contrats de louage maritime*, in-12. Paris, Debure frères, 1774.

Prudhomme (Henri). — *Traduction du Code de commerce espagnol*, in-8. Paris, Pédone-Lauriel, 1891.

— *Traduction du Code de commerce argentin*, in-8. Paris, Pédone-Lauriel, 1893.

— *Traduction du Code de la marine marchande italienne*, in-8. Paris, Pédone-Lauriel, 1896.

Regnaud. — *Des abordages maritimes. Législation comparée. Conflits de lois*, 244 pages in-8. Paris, Giard et Brière, 1892.

Regnault (A.). — *De la responsabilité civile des propriétaires de navires*, 75 pages in-8. Paris, Cotillon, 1876.

Ricordeau (Alexis). — *Assurances maritimes sur corps de navires. Du règlement des indemnités*, thèse, 269 pages in-8. Paris, Larose et Forcel, 1886.

Ripert (G.). — *La responsabilité du propriétaire de navire*, 66 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1909.

Rossi (Comm. Vittorio de). — *Relazione alla prossima Conferenza marittima di Parigi*, rapport de 8 pages in-8, sur l'assistance et le sauvetage. Naples, Michele d'Auria, 1900.

Sainctelette (Charles). — *Fragment d'une étude sur l'assistance maritime*, 24 pages in-8. Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1885.

Sauvage (Francis). — *La clause de négligence et la clause de non-responsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer*, 1 vol. in-8 de 205 pages. Préface de M. Paul Govare. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911.

Selden. — *Mare clausum seu de dominio maris libri duo. — Primo : mare ex jure naturæ seu gentium, omnium hominum non esse commune, sed dominii privati seu proprietatis capax pariter ac tellurem esse demonstratur. — Secundo : serenissimum Magnæ Britanniæ regem maris circumflui, ut individuæ atque perpetuæ Imperii Britannici appendicis, dominum esse asseritur*, 1 vol. in-4. Londres, 1635.

Sèze (Romain de). — *De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage*, in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1883.

Sibille. — *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage*, 410 pages in-8. Nantes, Forest, 1853.

Stanley Mitcalfe (J.). — *The limitation of British Shipowners' liability. Lettre à M. L. Franck*, 8 pages in-8. Newcastle, Tyne Printing Works, 1900.

Tallavigne d'Angles. — *La responsabilité dans les connaissements français. Protection de la marchandise en matière de transports maritimes*, 272 pages in-8. Paris, A. Rousseau, 1908.

Texereau (Fernand). — *Des délimitations du Domaine public maritime et fluvial*, in-8. Paris, Delamotte fils, 1889.

Thibault (Pierre). — *Du contrat maritime*, 235 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

Thiébaut (Louis). — *De la responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs*, in-8. Paris, A. Rousseau, 1894.

Toutain (L.). — *Compte rendu du Congrès de droit international tenu à Paris en* 1911, 14 pages in-16. Le Hâvre. *Journal du Hâvre*, 1911.

— *De l'unification du droit maritime et du règlement des conflits de lois par des conventions internationales*, 34 pages in-16. Le Hâvre. *Journal du Hâvre*, 1909.

Turgeon (P.). — « De la compétence des tribunaux français en cas d'abordage entre navires étrangers. » (*Revue internationale de droit maritime*, XXII, p. 245.

Unsworth (G.). — *Etudes de questions maritimes*, 72 pages in-8. Saint-Nazaire, Imprimerie ouvrière, 1910.

— *Etude des transports maritimes*, 45 pages in-8. Saint-Nazaire, Grande imprimerie, 1909.

Valin. — *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août* 1681, 2 vol. in-4. La Rochelle, Jérome Legier et Pierre Mesme, 1760. — La Rochelle, Jérome Legier, 1766. — 2 vol. in-8, Poitiers, Doussin-Delys, 1828.

Valroger (Lucien de). — *Droit maritime. Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce.* 5 vol. in-8. Paris, Larose et Forcel, 1886.

— *Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de* 1904, 27 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1904.

— *La réforme du droit maritime et la Conférence de Venise de* 1907, 24 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

Valroger (Paul de). — *La loi du* 21 *avril* 1898 *sur la Caisse de prévoyance au profit des marins français, considérée dans ses rapports avec les lois sur l'Inscription maritime, les dispositions du Code civil et du Code de commerce et la loi du* 9 *avril* 1898, 17 pages in-8. Paris, Chevalier-Marescq, 1902.

— *Rapport présenté à l'Association française de droit maritime au nom de la Commission spéciale chargée d'étudier la proposition de loi tendant à modifier la loi du* 21 *avril* 1898, *qui a institué une Caisse de Prévoyance au profit des inscrits maritimes pour leurs accidents professionnels*, 31 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1905.

— *Rapport sur la responsabilité des propriétaires de navires en cas de dommages corporels*, 17 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911.

Verneaux (R.). — *De l'abordage maritime et de la responsabilité des propriétaires de navires.* Réponse au questionnaire du Comité maritime international. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1898.

— *L'industrie des transports au* XIX^e^ *siècle et au commencement du* XX^e^ *siècle.* (Récompensé par l'Académie des sciences morales et politiques), 2 vol. in-8. Paris, Pédone, 1903.

— *La responsabilité des propriétaires de navires. Observations complémentaires présentées au Comité maritime international au nom de l'Association française de droit maritime à l occasion de la Conférence de Liverpool* (1905), 20 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1905.

— *Responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des particuliers ou des administrations publiques*, rapport au X^e^ Congrès de navigation, Milan, 1905, 12 pages in-8. Bruxelles, Imprimerie des travaux publics, 1905.

— *La fortune de mer. Etude sur l'organisation de la responsabilité des propriétaires de navires*, 37 pages in-8. Toulouse, Edouard Privat, 1906.

— *La responsabilité des propriétaires de navires. Examen de l'avant-projet présenté au Comité maritime international par la Commission spéciale de Paris* (*juin* 1906), 11 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1907.

— *Rapport fait au nom de la Commission chargée de l'examen des avant-projets de traités adoptés à Venise*, 10 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1908.

— *Solutions relatives à la matière du fret proposées au Comité maritime international par la Commission de Paris* (*février* 1909), 12 pages in-8. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1909.

— « L'unification du Droit maritime. » Paris, *Revue politique et littéraire* (septembre 1911).

Vidal-Naquet. — *Saisie et vente judiciaires des navires*, 2e édition. Paris, Chevalier-Marescq, 1893.

Weil (Denis). — *Des assurances maritimes et des avaries* in-8, Paris, Marchal et Billard, 1879.

Williams and Bruce. — *Admiralty practice*, in-8, third edition. London, Sweet and Maxwell, 1902.

RÉPERTOIRES

Dalloz. — *Répertoire alphabétique*, 44 vol. in-4.

— *Supplément au répertoire alphabétique*, 19 vol. in-4.

— *Répertoire pratique*, 3 volumes seulement parus.

Fuzier-Herman. — *Répertoire général alphabétique du Droit français*, 37 vol. in-4. Paris, Larose et Tenin.

Labori. — *Répertoire encyclopédique du droit français*, 12 tomes in-4. *Gazette du Palais.*

Pandectes françaises. — *Nouveau répertoire alphabétique de doctrine, de législation et de jurisprudence*, 59 vol. in-4.

RECUEILS PÉRIODIQUES

Annales de droit commercial et industriel. Paris, A. Rousseau.

Annuaire de législation étrangère, publié par la Société de législation comparée.

La Belgique maritime et coloniale.

Bulletin de la Chambre de commerce de Paris.

Bulletin du Comité maritime international, brochures in-8 donnant les comptes rendus des travaux du Comité. Anvers, Buschmann.

Bulletin officiel de la marine.

Comité central des armateurs de France, circulaires réunies en 9 vol. in-4, depuis le 5 mars 1903.

Dalloz. — *Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine.*

Le droit maritime, revue mensuelle belge sous la direction de MM. de Ryckère, Jaspar, Franck et Le Jeune. Bruxelles, Ve Ferdinand Larnier.

La Gazette du Palais. — Jurisprudence et législation. Supplément au journal judiciaire quotidien.

Paul Houët. — *Annuaires du Comité central des armateurs de France*, 3 annuaires in-4, 1904, 1907, 1910. Paris. Chaix.

Journal du droit international privé, fondé en 1873 et dirigé par M. Edouard Clunet, avocat à la Cour d'appel de Paris. Paris, Marchal et Billard.

Journal de droit maritime, fondé et publié par M. Georges Delarue. Schlœber, Paris. 3 années seulement 1884, 1885, 1886 ont paru.

Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, fondé en 1820 par MM. Girod et Clariond.

Journal des tribunaux de commerce, fondé en 1852 par MM. Teulet et Camberlin. Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence.

Journal officiel.

La Ligue maritime, revue mensuelle fondée en 1898.

Moniteur du commerce et de l'industrie (*Le*), organe officiel de l'Union industrielle et commerciale.

Pandectes françaises, de 1789 à 1885 : Pandectes chronologiques. Depuis 1886, recueil mensuel de jurisprudence et de législation.

Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Hâvre, fondé en 1855, par M. J. Guerrand. Hâvre, A. Lachêne.

Revue internationale du droit maritime, fondée en 1885 et dirigée par M. F. C. Autran, avocat à Marseille. Paris, Chevalier-Marescq.

Revue mensuelle de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes. Nantes, Biroché et Dautais.

Sirey. — *Recueil général des lois et des arrêts.*

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

PRÉLIMINAIRES 5

CHAPITRE I

I. — *La mer. Son utilité sociale et commerciale* 9

II. — *Revendications sur sa propriété* 12

A. Système de Selden 12

B. Système de Hugo Grotius 14

C. Régime actuel 14

III. — *Variétés de législations maritimes* 17

A. Codifications 17

B. Usages 18

CHAPITRE II

I. — *Inconvénients des diversités de législations* 20

II. — *Systèmes proposés pour éviter ces inconvénients* 23

A. Loi du tribunal saisi 23

B. Loi du pavillon 24

C. Accord des contractants 26

D. Une loi unique pour les rapports internationaux. 31

III. — *Supériorité de la loi unique* 32

IV. — *Manifestations tendant à l'unification* 36

1. National association for the promotion of social science 36

2. Association for the reform and codification of the law of nations 37

3. International law association 38

4. L'Institut de droit international 39

5. L'initiative des gouvernements 39

V. — *Premières tentatives* 41

VI. — *Conventions internationales sur certains points spéciaux* .. 44

1. Police générale des mers 45

A. La course 45

B. Les prises maritimes 47

C. La traite 53

D. La protection des lignes télégraphiques sous marines 53

2. Règles de navigation. Routes à suivre. Feux. Signaux. 56

3. Autres conventions 59

A. Conventions télégraphiques et postales. Conventions consulaires 59

B. Mesures sanitaires 60

VII. — *Autres points sur lequels l'unification s'impose* 61

1. Sécurité de la navigation 62

A. La classification et la protection des phares, balises, signaux, d'après des règles uniformes 62

B. La détermination des routes maritimes 63

C. La ligne de charge et la protection des équipages. 65

2. La télégraphie sans fil..... 67
3. Le pilotage..... 70
4. Le tonneau de mer..... 72

CHAPITRE III

Instruments créés en vue de préparer l'unification (Voies et moyens)

I. — *Le Comité maritime international*..... 76
1. Sa création. Son organisation..... 76
2. Son fonctionnement..... 83
3. Ses congrès. Ses travaux..... 85

II. — *Conférence diplomatique de Bruxelles. Sa composition. Ses travaux*..... 116

CHAPITRE IV

Les résultats acquis

1. Textes adoptés..... 128
2. Cas d'application de ces textes..... 130
3. Formalités à remplir pour que ces textes soient mis à exécution..... 133
4. Différence entre les conventions internationales et la loi maritime unifiée..... 135
5. Influence de la mise en vigueur des décisions de la Conférence diplomatique sur les législations nationales.... 137
6. Influence des règles de Bruxelles sur le droit français. 142
A. Sur le texte actuel du Code de commerce..... 143
B. Sur l'ordonnance d'août 1681..... 144

CHAPITRE V

Autres points qui appellent l'unification

I. — *Questions soumises à la Conférence diplomatique mais non encore solutionnées par elle* 148

1. Droits réels sur les navires 148

A. Hypothèques 148

B. Privilèges 149

2. Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des dommages matériels 154

II. — *Questions examinées par le Comité international, mais non encore soumises à la Conférence diplomatique* 168

1. Responsabilité des propriétaires de navires à raison des dommages corporels 168

2. Compétence en matière d'abordage 174

3. Affrétement 180

A. Conflits de lois en matière de fret. Fret de distance. Fret d'équité 181

B. L'affrétement à temps (time-charter) 188

III. — *Questions que le Comité maritime international n'a pas encore abordées* 192

1. Connaissements 192

A. Questions de forme. Les modes de transmission doivent être partout les mêmes 192

B. Questions de fond. Quelles clauses peuvent être inscrites au connaissement. Négligence-clause. Harter Act 197

2. Assurances 204

3. Création d'une Cour supérieure internationale 207

CHAPITRE VI

Il est certains points sur lesquels l'unification semble impossible 210

1. Situation des gens de mer..... 210
A. Engagement.. 210
B. Lésions corporelles 211
2. Durée des jours de planche..... 212
3. Droits de propriété..... 214
4. Saisie et vente des navires..... 215
Conclusion 216

ANNEXES

I. — Statuts du Comité maritime international..... 219

II. — Bureau permanent du Comité maritime international.. 221

III. Résolutions votées à la Conférence de Hambourg (1902) sur les abordages. | Traité conclu sur l'abordage à la Conférence diplomatique de Bruxelles (septembre 1910)..... 222

IV. Résolutions votées à la Conférence de Hambourg (1902) sur le sauvetage et l'assistance. | Traité conclu sur le sauvetage et l'assistance à la Conférence diplomatique de Bruxelles (septembre 1910). 232

V. Résolutions adoptées au Congrès de Venise (1907) relativement aux privilèges et hypothèques maritimes. | Avant-projet de convention internationale en matière de privilèges, et hypothèques maritimes rédigé à Bruxelles par la Conférence diplomatique (septembre 1910). 241

VI. Avant-projet A. sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires rédigé par la Conférence de Bruxelles (septembre 1910).

Avant-projet B. sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires rédigé par Conférence de Bruxelles (septembre 1910). 248

BIBLIOGRAPHIE 259

Rennes, le 27 février 1912.
Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur,
L. GÉRARD VARET.

Vu :
Le Doyen,
G. DE CAQUERAY.

Angers, imp. J. Siraudeau. — 12-1712